

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

VOLUME 14

PREMIÈRE SESSION DU DOUZIÈME PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA

SESSION 1911-12



VOLUME XLVI

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

DU

PARLEMENT DU CANADA

PREMIÈRE SESSION, DOUZIÈME PARLEMENT, 1912.

A

B

E

F

Mc

M

N

O

P

Q

R

St.

Voir aussi l'Index Alphabétique, page 1.

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

Arrangés par ordre numérique, avec les titres au long; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du Parlement; le nom du sénateur ou du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

VOLUME A.

Cinquième recensement du Canada, 1911. Etendue et population par provinces, districts et sous-arrondissements. Vol. 1.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 1.

(Ce volume est relié en deux parties.)

1. Rapport de l'Auditeur-général pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Volume I, parties A à P et volume II, parties Q à Y. Présenté le 10 janvier 1912, par l'honorable M. White.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présentés le 20 novembre 1911, par l'honorable M. White.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

L'honorable M. White..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*
L'honorable M. White, 20 novembre 1911.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

3*a*. Budget des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Présenté le 10 janvier 1912, par l'honorable M. White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

3*b*. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 13 mars 1912, par l'honorable M. White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

4. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Présenté le 26 mars, par l'honorable M. White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5. Autre budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 26 mars 1912, par l'honorable M. White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

6. Liste des actionnaires des banques chartrées du Canada, à la date du 31 décembre 1911. Présentée par l'honorable M. White.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 3.

7. Rapport des dividendes restant impayés, des soldes non réclamés et des traites et lettres de change impayées dans les banques chartrées du Canada, pendant cinq ans et plus, avant le 31 décembre 1911.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 4.

8. Rapport du surintendant des assurances pour l'année finissant le 31 décembre 1911. Présenté le 20 novembre 1911, par l'honorable M. White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

9. Relevé des états des compagnies d'assurance du Canada, pour l'année finissant le 31 décembre 1911. Présenté par l'honorable M. White... ..*Imprimé pour la distribution.*

VOLUME 5.

10. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Partie I. Commerce du Canada. Présenté le 23 février, par l'honorable M. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*a*. Rapport du ministère du Commerce pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Partie II. Commerce du Canada (1) avec la France, (2) l'Allemagne, (3) le Royaume-Uni et (4) les Etats-Unis. Présenté le 10 janvier 1912, par l'honorable M. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*b*. Rapport du ministère du Commerce pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Partie III. Commerce du Canada. Présenté le 25 mars 1912, par l'honorable M. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 6.

10*c*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Partie IV. Commerce du Canada. Renseignements divers. Présenté le 7 février 1912. par l'honorable M. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*d*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Partie V. Statistiques des céréales, etc. Présenté par l'honorable M. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*e*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Partie VI. Services de paquebots subventionnés. Présenté le 1er avril 1912, par l'honorable M. Foster.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

10*f*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Partie VII. Commerce des pays étrangers, et traités et conventions. Présenté par l'honorable M. Foster.. .. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 7.

11. Rapport du ministère des Douanes, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 10 janvier 1912, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et pour les documents parlementaires.

VOLUME 8.

12. Rapport, relevés et statistiques du Revenu de l'Intérieur du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. (Accise, Partie I). Présenté le 30 novembre 1911, par l'honorable M. Nantel.. .. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

13. Rapport du ministère du Revenu de l'Intérieur. Partie II. Inspection des poids et mesures, gaz et lumière électrique. Présenté le 30 novembre 1911, par l'honorable M. Nantel.. .. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

14. Rapport, relevés et statistique du Revenu de l'Intérieur du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Partie III. Falsification des substances alimentaires. Présenté le 11 janvier 1912, par l'honorable M. Nantel.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15. Rapport du ministère de l'Agriculture du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 1er décembre 1911, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15*a*. Rapport du Commissaire de la laiterie et des installations frigorifiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 9.

15*b*. Rapport du directeur général vétérinaire et du commissaire du bétail, M. J. G. Rutherford, M.V., pour l'exercice clos le 31 mars, 1910. Présenté par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15*c*. Rapport du directeur général vétérinaire et du commissaire du bétail pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté par l'honorable M. Burrell, le 1er décembre 1911.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 10.

16. Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 1er décembre 1911, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

17. Statistiques criminelles, pour l'année expirée le 31 décembre 1910. Présentées par l'honorable M. Doherty..*Imprimées pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 11.

18. (1908). Relevé de la douzième élection générale pour la Chambre des Communes du Canada, 1911.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

18*a*. Relevé des élections partielles (douzième parlement) de la Chambre des Commmunes, 1911.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires*

VOLUME 12.

19. Rapport du ministre des Travaux publics, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 1er décembre 1911, par l'honorable M. Monk. Volumes I et II.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 13.

20. Rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux, pour l'exercice du 1er avril 1910 au 31 mars 1911. Présenté le 12 janvier 1912, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20*a*. Statistique des canaux, pour la saison de navigation de 1911.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20b. Statistique des chemins de fer, pour l'année expirée le 30 juin 1911. Présentée le 1er février 1912, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 14.

20c. Le sixième rapport du Bureau des commissaires des chemins de fer du Canada, pour l'année expirée le 31 mars 1911. Présenté le 29 mars 1912, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20d. Statistique des téléphones du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1911. Présentée le 8 mars 1912, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20e. Statistique des messageries du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1911. Présentée le 8 mars 1912, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

21. Rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries pour l'exercice clos le 31 décembre 1911. (Marine). Présenté le 22 janvier 1912, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 15.

21a. Dixième rapport de la Commission de géographie du Canada, pour l'exercice clos le 31 juin 1911. Aussi en annexe manuel des sauvages du Canada.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

21b. Liste des navires publiée par le ministère de la Marine et des Pêcheries, étant une liste des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada le 31 décembre 1911. Présentée par l'honorable M. Hazen.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 16.

22. Rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries. (Pêcheries). 1911. Présenté le 12 janvier 1912, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et pour les documents parlementaires.

23. Supplément au 44e rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries pour l'année expirée le 31 décembre 1910. (Marine.) Rapport des commissaires des Ports de Montréal, Québec, etc. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 22 janvier 1912.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

23a. Rapport du Président de la Commission de l'Inspection des bateaux à vapeur, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 22 janvier 1912, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 17.

24. Rapport du ministre des Postes, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 24 novembre 1911, par l'honorable M. Pelletier.

25. Rapport du ministère de l'Intérieur, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 12 janvier 1912, par l'honorable M. Rogers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 18.

25*a*. Rapport de l'Astronome en chef, ministère de l'Intérieur pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Vol. II et III.
Imprimé pour la distribution et pour les documents parlementaires.

25*b*. Rapport de l'Astronome en chef, ministère de l'Intérieur, pour l'exercice clos le 31 mars 1911.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 19.

25*b*. Rapport annuel de la division du Service topographique, ministère de l'Intérieur, 1909-10. Présenté le 31 mars 1911, par l'honorable Frank Oliver.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25*d*. Rapport du levé hydrographique (jaugeage de certains cours d'eau) pour l'année civile 1910. Ministère de l'Intérieur.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

26. Rapport sommaire de la division de géologie du ministère des Mines, pour l'année civile 1911.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

26*a*. (1909). Rapport sommaire de la division des mines du ministère des Mines, pour l'année civile 1910. Présenté le 11 janvier 1912, par l'honorable M. Nantel.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 20.

27. Rapport du département des Affaires des Sauvages, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 11 janvier 1912, par l'honorable M. Rogers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

28. Rapport de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1911. Présenté le 10 janvier 1912, par l'honorable M. Borden.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 21.

29. Rapport du Secrétaire d'Etat du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 30 novembre 1911, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20*a*. Rapport du Secrétaire d'Etat pour les Affaires extérieures pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 11 janvier 1912, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

30. Liste du service civil du Canada, 1911. Présentée le 30 mars 1912, par l'honorable M. Roche.. .. ..*Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 22.

31. Rapport de la Commission du service civil du Canada pour la période comprise entre le 1er septembre 1910 et le 31 août 1911. Présenté le 12 janvier 1912, par l'honorable M. Roche.. .. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires*

VOLUME 22—*Suite.*

32. Rapport annuel du département de l'Imprimerie et de la Papeterie publiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 6 mars 1912, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires

33. Rapport des bibliothécaires conjoints du Parlement, pour l'année 1911. Présenté le 16 novembre 1911, par l'Orateur.. .. .. ..*Imprimé pour les documents parlementaires*

33a. Rapport du comité mixte de la bibliothèque du parlement pour l'année 1911. Présenté le 18 mars 1912, par l'Orateur. *Imprimé pour les documents parlementaires.*

34. Rapport du ministre de la Justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 10 janvier 1912, par l'honorable M. Doherty.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

35. Rapport du conseil de la milice, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 8 février 1912, par l'honorable M. Hughes.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 23.

36. Rapport du ministère du Travail, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 12 janvier 1912, par l'honorable M. Crothers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36a. Quatrième rapport sur les procédures en vertu de la loi des enquêtes en matière de différends industriels, 1907. Présenté le 12 janvier 1912, par l'honorable M. Crothers
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36b. Rapport sur les procédures en vertu de la loi des enquêtes sur les coalitions pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 10 janvier 1912, par l'honorable M. Crothers.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

37. Rapport des Commissaires du chemin de fer Transcontinental, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté par l'honorable M. Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

38. Rapport du département du service naval pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 10 janvier 1912, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et pour les documents parlementaires.

VOLUME 24.

39. Relevé des mandats du gouverneur général émis depuis la dernière session du parlement pour l'exercice 1911-12. Présenté le 20 novembre 1911, par l'honorable M. White.. .. ..*Pas imprimé.*

40. Copies du décret du conseil du 7 août 1911, *re* Solde supplémentaire des officiers et des hommes servant dans le service naval du Canada.

Copie d'un décret du conseil, daté le 10 août 1911, *re* " Allocation aux ministres de religion des diversess croyances pour ministère religieux aux officiers et matelots appartenant aux forces navales du Canada ".

Copie d'un décret du conseil, daté le 18 octobre 1911, *re* " Règlements pour le recrutement des cadets de la marine pour le service de la marine ".

VOLUME 24—*Suite.*

Copie d'un décret du conseil, daté le 25 octobre 1911, *re* "Règlements pour la régie des cours martiales". Présentées le 20 novembre 1911, par l'honorable M. Hazen.. .. ..*Pas imprimées.*

40*a*. Copie du décret du conseil, du 7 août 1911, *re* Allocation générale au lieu de logement, provisions, combustible, éclairage, etc., pour le service de la marine du Canada. Présentée le 29 novembre 1911, par l'honorable M. Hazen.. .. ..*Pas imprimée.*

40*b*. Copie du décret du conseil No P.C. 2843, daté le 16 décembre 1911,—Règlements concernant le pavillon et les pennons particuliers des navires de la marine royale canadienne. Présentée le 1er janvier 1912, par l'honorable M. Hazen.. ..*Pas imprimée.*

40*c*. Copie de l'arrêté du conseil daté le 27 janvier 1912, *re* Compensations accordées aux veuves des marins tués dans l'exécution de leurs devoirs. Présentée le 8 février, par l'honorable M. Hazen.. .. ..*Pas imprimée.*

40*d*. Réponse à adresse du 29 novembre 1911,—Copie de toute correspondance entre le gouvernement de Sa Majesté en Canada et le gouvernement de Sa Majesté en Angleterre, à la suite de la dernière conférence impériale, au sujet du service naval du Canada, ou s'y rapportant en quelque manière que ce soit. Présentée le 15 février 1912.—*M. Lemieux.*

Imprimée pour la distribution et pour les documents parlementaires.

40*e*. Copie de l'ordre en conseil, C.P. 16/168 en date du 27 janvier 1912, liste de paie des musiciens dans la marine royale canadienne.—(Sénat).. .. ..*Pas imprimée.*

40*f*. Copie de l'arrêté en conseil No C.P. 186, daté le 30 janvier 1912, *re* Transfert de certaines terres de réserve navale par le gouvernement impérial au gouvernement canadien, et la réserve de ces terres pour des fins navales et militaires.—(Sénat.) *Pas imprimée.*

40*g*. Copie de l'arrêté en conseil C.P. 16/168, daté le 27 janvier 1912, *re* Solde quotidienne et allocations des musiciens de fanfare dans la marine royale canadienne. Présentée le 27 février 1912, par l'honorable M. Hazen.. .. ..*Pas imprimée.*

40*h*. Copie de l'arrêté en conseil No P.C. 196, daté le 30 janvier 1912, *re* Transfert de certaines terres de réserve navale par le gouvernement impérial au gouvernement canadien, et la réserve de ces terres pour des fins navales et militaires. Présentée le 27 février 1912, par l'honorable M. Hazen.. .. ..*Pas imprimée.*

40*i*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 5 février 1912, pour copie du mémoire de l'amiral Kingsmill en date du 9 octobre 1911, et mentionné par le ministre de la Marine et des Pêcheries en réponse à une question à lui posée le 15 janvier 1912. Présentée le 11 mars 1912, par l'honorable M. Hazen..*Pas imprimée.*

41. Sommaire de l'administration des fonds de pensions et de retraite, dans le service civil, pour l'année terminée le 31 décembre 1911, indiquant les noms, le grade, le salaire, la durée de service, l'allocation et la cause de la retraite de chaque fonctionnaire mis à sa pension ou à sa retraite, et spécifiant si la vacance a été remplie par avancement, ou par une nouvelle nomination, ainsi que le salaire du nouveau fonctionnaire. Présenté le 20 novembre 1911, par l'honorable M. White..*Pas imprimé.*

42. Relevé des dépenses au compte des "Dépenses diverses imprévues", du 1er avril au 16 novembre 1911, conformément à la Loi des subsides de 1911. Présenté le 20 novembre 1911, par l'honorable M. White.. .. ..*Pas imprimé.*

VOLUME 24—*Suite.*

43. Loi de l'assurance du service civil. Etat concernant la—. Présenté le 20 novembre 1912 *Pas imprimé*

44. Etat conforme à l'article 16 de la Loi des rentes viagères, servies par l'Etat, 1908, contenant un relevé des transactions faites pendant l'exercice expiré le 31 mars 1911. Présenté le 21 novembre 1911, par l'honorable M. Foster.. .. ..*Pas imprimé.*

44*a*. Réponse à un ordre du Sénat du 8 février 1912,—Rapport indiquant—

1. Le nombre de personnes qui ont été nommées à la position de *Lectureurs* sur la question d'annuités sous l'autorité du chapitre 5, 7-8 Edouard VII, " Loi autorisant le gouvernement à constituer des rentes viagères pour le vieil âge ";

2. Le nom de ceux qui ont fait des lectures, le montant qui leur a été payé pour dépenses de voyages, ou pour services rendus;

3. Le nombre de commis et d'autres employés nommés relativement à l'organisation et la mise en vigueur de la Loi des rentes viagères, les salaires et gages payés à chacun d'eux;

4. La dépense totale encourue pour l'organisation de la Division des rentes viagères du service public, jusqu'à la fin de décembre 1911. (Sénat.)..*Pas imprimée.*

44*b*. Réponse à ordre du Sénat du 6 février 1912,—Rapport indiquant—

1. Le nombre des porteurs d'annuités et des personnes qui ont effectué des paiements en acompte de l'achat de leur annuité jusqu'au 2 février 1912.

2. Le montant payé jusqu'à même date.

3. Le nombre des contrats pour annuité conclus dans chaque mois, du 1er janvier 1911 au 1er février 1912.

4. Le nombre de lettres reçues par les fonctionnaires en charge de la division des annuités, durant la même période. (Le Sénat)... .. ..*Pas imprimée.*

45. Procès-verbaux de la Commission d'économie interne de la Chambre des Communes, pour l'année précédente, conformément à la règle 9. Présentés le 24 novembre 1911, par l'honorable l'Orateur.. .. ..*Pas imprimés.*

46. Ordres généraux de la milice émis entre le 1er février et le 1er novembre 1909, inclusivement. Présentés le 24 novembre 1911, par l'honorable M. Hughes.. ..*Pas imprimés.*

47. Rapport de la Commission de conservation sur les pouvoirs hydrauliques en Canada. Présenté le 28 novembre 1911, par l'honoroable M. Burrell.. .. ..*Pas imprimé.*

48. Rapport annuel touchant les unions ouvrières, en vertu du chapitre 125, S.R.C., 1906. Présenté le 30 novembre 1911, par l'honorable M. Roche.. .. ..*Pas imprimé.*

49. Etat détaillé des obligations et effets enregistrés dans le département du Secrétaire d'Etat, depuis le dernier état du 29 novembre 1910, soumis au parlement du Canada en vertu de l'article 32, chapitre 19, des Statuts Revisés du Canada, 1906. Présenté le 30 novembre 1911.—*L'honorable M. Roche*.. .. ..*Pas imprimé.*

50. Etat des recettes et des dépenses de la Commission des champs de bataille nationaux au 31 mars 1911. Présenté le 30 novembre 1911.—*L'honorable M. White.*
Imprimé pour les documents parlementaires.

51. Etat des recettes et dépenses de la Commission d'embellissement d'Ottawa, au 31 mars 1911. Présenté le 30 novembre 1911.—*L'honorable M. White*.. .. .. ..*Pas imprimé*

VOLUME 24—*Suite.*

51*a*. Réponse concernant les travaux faits ou à faire par la Commission pour l'amélioration et l'embellissement d'Ottawa. Présentée le 22 février 1912.—*Sir Wilfrid Laurier.*
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

51*b*. Rapport de la Commission d'embellissement d'Ottawa pour l'exercice terminé le 31 mars 1911. Présenté le 18 mars 1912, par l'honorable M. White.. .. ..*Pas imprimé.*

52. Etat des affaires de la Société Royale du Canada, pour l'année terminée le 30 avril 1911. Présenté le 30 novembre 1911.—*L'honorable M. White.. .. ..Pas imprimé.*

53. Règlements en vertu de la Loi des insectes destructeurs et autres fléaux. (Pour la distribution.) Présentés le 1er décembre 1911.—*L'honorable M. Burrell.*
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

54. Décrets du conseil passés, règlements et formules prescrites entre le 1er octobre 1910 et le 30 septembre 1911, en vertu des dispositions de l'article 57 de la Loi de l'irrigation, chapitre 61 des Statuts Revisés du Canada, 1906. Présentés le 1er décembre 1911.—*L'honorable M. Foster.. .. ..Pas imprimés.*

55. Décrets du conseil passés entre le 1er octobre 1910 et le 31 juillet 1911, conformément aux dispositions de l'article 5 de la Loi des arpentages fédéraux, chapitre 21, 7-8 Edouard VII. Présentés le 1er décembre 1911.—*L'honorable M. Foster.. .. ..Pas imprimés.*

55*a*. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada* entre le 1er octobre 1910 et le 31 juillet 1911, conformément aux dispositions de l'article 77 de la Loi des terres fédérales, chapitre 20 des Statuts du Canada, 1908. Présentés le 1er décembre 1911.—*L'honorable M. Foster.. .. ..Pas imprimés.*

55*b*. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada* et la *Gazette de la Colombie-Britannique*, entre le 1er octobre 1910 et le 31 juillet 1911, sous le régime des dispositions du paragraphe (d) de l'article 38 des Règlements concernant l'arpentage, l'administration, la disposition et la gérance des terres publiques du Canada, dans la zone de 40 milles des chemins de fer dans la province de la Colombie-Britannique. Présentés le 1er décembre 1911.—*L'honorable M. Foster.. .. .. .. Pas imprimés.*

55*c*. Réponse supplémentaire—Copie des arrêtés du conseil en conformité de l'article 77 de la Loi des terres fédérales, chapitre 20 des Statuts de 1908. (Sénat).. ..*Pas imprimée.*

55*d*. Réponse supplémentaire—Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada* entre le 1er août 1911 et le 15 novembre 1911, conformément aux dispositions de l'article 77 de la Loi des terres fédérales, chapitre 20 des Statuts du Canada, 1908. Présenté le 7 février 1912.. .. ..*Pas imprimée.*

56. Réponse—Décrets du conseil passés entre le 1er octobre 1910 et le 30 septembre 1911 conformément aux dispositions de la Loi des réserves forestières fédérales, article 9 du chapitre 10, 1-2 George V. Présentée le 1er décembre 1911.—*L'honorable M. Foster.*
Pas imprimée.

56*a*. Réponse—Décrets du conseil passés entre le 1er octobre 1910 et le 30 septembre 1911, conformément aux dispositions de la Loi du parc des Montagnes-Rocheuses, article 5 du chapitre 60 des Statuts Revisés du Canada. Présentée le 1er décembre 1911.—*L'honorable M. Foster.. .. ..Pas imprimée.*

VOLUME 24—*Suite.*

57. Réponse (en tant que le ministère de l'Intérieur est concerné) pour copies de tous les arrêtés du conseil, plans, documents et correspondance qui doivent être présentés à la Chambre des Communes, en vertu d'une résolution passée le 20 février 1882,—depuis la date de la dernière production de documents, en vertu de la dite résolution.

Présentée le 5 décembre 1911.—*L'honorable M. Rogers.. .. ..Pas imprimée.*

58. Exposé de la manière dont a été employée la subvention pour aider au développement des pêches maritimes, année 1910-11,—en vertu du chapitre 46 des Statuts Revisés du Canada, 1906, intitulé: " Loi concernant les pêches maritimes et la construction des navires de pêche ". Présenté le 5 décembre 1911.—*L'honorable M. Hazen.*
Pas imprimé.

59. Une communication du Très honorable baron Strathcona et Mont Royal, G.C.M.G., etc., au sujet d'une diminution des taux de transmission des câblogrammes de presse, etc. (*Documents parlementaires*). Présentée le 7 décembre 1911.—*L'honorable M. Borden.. .. ..Imprimée pour les documents parlementaires.*

60. Rapport du Commissaire de la police fédérale, année 1911. Présenté le 10 janvier 1912.—*L'honorable M. Doherty.. .. ..Pas imprimé.*

61. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, du 27 février 1911,—Copie de toutes les lois, règlements, rapports et procédures dans les cours des Etats-Unis ou dans les cours de l'un ou l'autre des différents Etats, et de tous autres documents et renseignements de quelque nature que ce soit se rapportant aux méthodes et opérations de la concentration des vendeurs de viandes et des autres *trusts* et monopoles dans les Etats-Unis, et touchant les résultats, tant pour le producteur que pour le consommateur, provenant de telles méthodes et exploitations, y compris toutes les mesures départementales et les rapports et autres mesures prises et les rapports du gouvernement des Etats-Unis, ou de l'un de ses départements en ce qui se rapporte aux questions ci-dessus mentionnées, et en général tout renseignement qu'il est possible de se procurer au sujet des agissements de ces concentrations dans les Etats-Unis. Présentée le 10 janvier 1912.—*M. Meighen..Imprimée pour les documents parlementaires.*

62. Réponse à ordre du 29 novembre 1911,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes et autres documents concernant l'acceptation d'une soumission de la McDiarmid Company, Limited, pour la construction de l'édifice public de Moosejaw, et de la cessation des travaux de construction de cet édifice. Présentée le 10 janvier 1912.—*M. Knowles.*
Pas imprimée.

62*a*. Réponse à ordre du 29 novembre 1911,—Copie de tous les télégrammes, rapports et autres documents concernant le projet d'érection d'un édifice public dans la ville d'Aurora. Présentée le 10 janvier 1912.—*M. Armstrong (York).. .. ..Pas imprimée.*

63. Réponse à ordre du 30 novembre 1911,—Etat détaillé des dépenses faites et payées à l'exposition de Paris en 1900 à titre de paiements du comité colonial à compte d'espace, etc., $87,000 (*Voir* Rapport de l'Auditeur général, 1899 (D-15). Présentée le 10 janvier 1912.—*M. Paquet.. .. ..Pas imprimée.*

64. Réponse à ordre du 6 décembre 1911,—Relevé faisant connaître quelle somme a été dépensée au cours des années de 1900 à 1911, inclusivement, pour l'impression de brochures, circulaires et littérature en vue de promouvoir l'immigration au Canada; aussi, quelle somme a été déboursée, pendant la même période, dans les intérêts de chaque province, pour impression de brochures, circulaires et littérature, spéciale-

VOLUME 24—*Suite.*

ment destinées à faire connaître les avantages de chacune de ces provinces, et en vertu de quels arrangements et à quel taux. Présentée le 10 janvier 1912.—*M. Sutherland*.. .. ..*Pas imprimée.*

64*a*. Réponse à adresse du 30 novembre 1911,—Copie de tous décrets du conseil et autres papiers concernant la nomination de Arthur Hawkes en qualité de commissaire spécial dans la division d'immigration du ministère de l'Intérieur. Présentée le 10 janvier 1912.—*M. l'Orateur*.. .. ..*Pas imprimée.*

64*b*. Réponse à ordre du 15 janvier 1912,—Etat indiquant—

1. La somme totale dépensée par le gouvernement fédéral, en chacune des dix dernières années, pour les fins de l'immigration.

2. La proportion de cette dépense affectée aux fins de la distribution des immigrants dans chaque province du Canada, et la dépense affectée à chaque province.

3. Le coût de la préparation et de la publication des brochures de propagande faisant connaître d'une manière générale le Canada, et plus spécialement les ressources, etc., des provinces suivantes: Colombie-Britannique, Alberta, Saskatchewan et Manitoba, Ontario, y compris le Nouvel-Ontario, Québec, y compris les Cantons de l'Est, Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard.

4. Les quantités, en détail, de brochures, etc., préparées et distribuées, servant à faire connaître les groupes de provinces, tels qu'énumérés ci-dessus.

5. La somme dépensée par le gouvernement fédéral au cours de chacune des dix dernières années dans les Iles Britanniques.

6. Le nombre de conférenciers ou de délégués cultivateurs envoyés dans les Iles Britanniques par le gouvernement fédéral pour donner des conférences sur le Canada.

7. Le nombre de ces personnes choisies dans chaque province, chaque année de la susdite période, et les noms et le lieu de résidence en Canada de chacune d'elles.

8. Le nombre d'immigrants qui se sont établis, chacune des dix dernières années, dans chacune des provinces du Canada. leur pays d'origine, leur occupation et leur sexe.

9. Le nombre d'employés permanents du département de l'immigration, au cours de chacune des dix dernières années, dans les Iles Britanniques, et les adresses par provinces de ceux qui demeuraient en Canada lors de leur nomination. Présentée le 26 février 1912.—*M. McCurdy*.. .. ..*Pas imprimée.*

65. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Altesse Royale le Gouverneur général le 21 décembre 1911, constituant MM. Alfred Bishop Morine, Guillaume Narcisse Ducharme et Richard Stuart Lake, membres d'une commission royale aux fins de faire une enquête sur l'administration des différents départements du gouvernement, en vue d'amener une meilleure efficacité et une organisation et coordination plus parfaites des dits départements. Présentée le 10 janvier 1912.—*Le très honorable M. Borden*.. .. ..*Pas imprimée.*

65*a*. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Altesse Royale le Gouverneur général, le 29 janvier 1912, concernant la nomination de deux commissaires, savoir: M. F. C. Gutelius, I.C., de Montréal, et M. George Lynch Staunton, C.R., de Hamilton, aux fins de faire une enquête sur toutes les matières se rapportant à la construction même du chemin de fer National-Transcontinetnal entre Moncton et Winnipeg. Présentée le 6 février 1912.—*L'honorable M. Cochrane.* *Pas imprimée.*

65*b*. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé. approuvé par Son Altesse Royale le Gouverneur général le 12 février 1912, nommant l'honorable sir William Ralph Meredith, juge en chef de la division des plaids-communs de la Haute Cour de

VOLUME 24—*Suite.*

Justice d'Ontario, commissaire aux fins de faire une enquête sur les circonstances qui ont accompagné l'organisation, l'administration, les opérations et la faillite de la Farmer's Bank of Canada. Présentée le 13 février 1912.—*L'honorable M. White.* *Pas imprimée.*

65*c*. Correspondance, etc., au sujet de la Farmer's Bank of Canada.. .. .. .. *Pas imprimée.*

66. Réponse à ordre du 30 novembre 1911,—Copie de tous papiers, télégrammes, rapports et autres documents concernant l'interprétation et la mise en vigueur des droits sur le bois marchand, et de toutes instructions ou autres communications adressées aux percepteurs de douane par voie de circulaires ou autrement. Aussi, copie de toute minute ou minutes, ou de toutes décisions du bureau des douanes pendant l'année 1911. Présentée le 10 janvier 1912.—*M. Knowles*.. .. .. *Pas imprimée.*

67. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Altesse Royale le Gouverneur général le 21 novembre 1911, pourvoyant au transfert de la division des rentes viagères de l'Etat du ministère du Commerce au ministère des Postes. Présentée le 10 janvier 1912.—*L'honorable M. Pelletier*.. ..*Pas imprimée.*

68. Relevé des terres vendues par la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien au cours de l'année terminée le 1er octobre 1911. Présenté le 11 janvier 1912.—*L'honorable M. Rogers* .. .. *Pas imprimé*

68*a*. Relevé conforme à l'article 8 de l'Acte 49 Victoria, chapitre 9, donnant la liste des terres de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien comprises dans la zone d'irrigation, province de l'Alberta, vendues par cette compagnie pendant l'année expirée le 1er octobre 1911. Présenté le 13 mars 1912.. .. .. *Pas imprimé.*

68*b*. Relevé conforme à l'article 8 de l'Acte 49 Victoria, chapitre 9, donnant la liste des terres dans la province de l'Alberta vendues par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien pendant l'année expirée le 1er octobre 1911. Présenté le 13 mars 1912.. .. .. *Pas imprimé*

69. Réponse à ordre du 4 décembre 1911,—Copie de toutes les conventions entre le ministre des Chemins de fer du Canada et l'une quelconque des fraternités, unions et organisations des employés de l'Intercolonial, depuis 1898. Présentée le 15 janvier 1912.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. .. *Pas imprimée.*

70. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 29 novembre 1911, indiquant: 1. Quelles personnes ont été nommées à des emplois dans les différents ministères de la date de la dissolution du dernier parlement au 31 septembre dernier. 2. A la recommandation de qui ces nominations ont été faites et les appointements attribués à chaque emploi. 3. Quelles nominations ont été faites dans les différents ministères du 21 septembre dernier à la date de la démission du ministère Laurier, sur quelle recommandation dans chaque cas et les appointements attribués à chaque employé ainsi nommé. Présentée le 15 janvier 1912.—*M. Edwards*.. *Pas imprimée.*

70*a*. Réponse à un ordre du 22 janvier 1912,—Etat indiquant, depuis le 7 octobre 1911, combien d'employés ont été nommés dans le ministère des Travaux Publics et celui des Postes dans le service intérieur et dans le service extérieur, respectivement. Présentée le 12 février 1912.—*M. Kyte*.. .. .. *Pas imprimée.*

VOLUME 24—*Suite.*

71. Réponse à adresse du 30 novembre 1911,—Copie de tous documents, etc., nécessaires pour compléter jusqu'à date l'état relatif aux matières comprises dans le document parlementaire n° 109, de la session 1910-11, au sujet du commerce entre le Canada et l'Australie.—*M. Ames.*
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

71*a*. Réponse à ordre du 10 janvier 1912,—Copie de tous papiers et correspondance concernant les négociations ouvertes par le gouvernement pour améliorer les arrangements commerciaux avec les Antilles et la Guyane anglaise. Présentée le 26 janvier 1912.—*M. Murphy.*
Imprimée pour la distribution et pour les documents parlementaires.

72. Réponse à adresse du 29 novembre 1911,—Copie de toute correspondance, lettres ou télégrammes, échangés entre la Compagnie du chemin de fer de Salisbury et Harvey, ou aucun de ses officiers ou toute autre personne, et le ministre des Chemins de fer ou aucun autre membre du gouvernement ou tout autre officier du ministère des Chemins de fer et Canaux, au sujet de la réouverture de la partie du chemin de fer de la dite compagnie entre Hillsboro et Albert, et de la fourniture de rails et autres matériaux pour les fins de réparation et d'amélioration du dit chemin; et aussi, copie de tous décrets du conseil, arrangements et autres documents se rapportant à ce sujet. Présentée le 15 janvier 1912.—*M. Pugsley.*
Pas imprimée

72*a*. Réponse à ordre du 4 décembre 1911,—Copie de tous papiers, correspondance et décrets du conseil concernant l'adjudication du contrat pour la construction du chemin de fer de la Baie-d'Hudson, et de tous ordres suspendant les travaux sur cette ligne. Présentée le 15 janvier 1912.—*M. Neely.. .. ..Pas imprimée.*

72*b*. Réponse à ordre du 29 novembre 1911,—Etat indiquant el montant d'argent payé à titre de subventions par le gouvernement fédéral à chacun des chemins de fer dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta, de la Colombie-Britannique et des Territoires du Nord-Ouest, ainsi que la valeur des terres données en subventions sur le pied de un dollar par acre. Présentée le 15 janvier 1912.—*M. McCraney.. .. ..Pas imprimée.*

72*c*. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 30 novembre 1911,—Copie de tous les décrets du conseil, requêtes, télégrammes, lettres, conventions, correspondance et autres documents en général en rapport avec le tronçon ou les tronçons de voie ferrée destinés à relier Montréal avec le chemin de fer National-Transcontinental. Présentée le 15 janvier 1912.—*M. Lapointe* (*Montréal*).
Pas imprimée.

72*d*. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 4 décembre 1911,—Copie de tous papiers, correspondance et décrets du conseil concernant l'adjudication du contrat pour la construction de la gare du chemin de fer Transcontinental à Québec, et de tous décrets du conseil suspendant les travaux à la dite gare. —Présentée le 15 janvier 1912.—*Sir Wilfrid Laurier.. .. ..Pas imprimée.*

72*e*. Relevé des travaux exécutés sur le chemin de fer National-Transcontinental—Division Est—jusqu'au 31 décembre 1911, ainsi que l'estimation du coût de l'achèvement de l'entreprise. Présenté le 16 février 1912.—*L'honorable M. Cochrane.*
Pas imprimé.

VOLUME 24—*Suite.*

72*f*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes du 5 février 1912, pour une copie de tous les documents et de toute la corresponodance échangée entre M. E. A. Doucet, ingénieur de district, dans le district B du chemin de fer Transcontinental, et toutes autres personnes relativement au choix des endroits où les gares doivent être érigées dans les paroisses de Saint-Damien et de Saint-Cajetan d'Armagh, dans le comté de Bellechasse. Présentée le 18 mars 1912.—*L'honorable M. Cochrane.*
Pas imprimée.

72*g*. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 31 janvier 1912, pour une copie de tous les procès-verbaux, archives. ordres, autres documents écrits, ou instructions émises, données ou autorisées par le bureau des commissaires du chemin de fer National-Transcontinental, à compter de la date de la nomination de R. W. Leonard, comme membre et président de ce bureau, jusqu'à ce jour;—aussi, de tous télégrammes, lettres, instructions ou autres documents depuis la date de la nomination, par et entre le ministre des Chemins de fer et Canaux, ou tout autre membre du gouvernement, ou toute personne autorisée par le gouvernement, et le dit président du bureau des Commissaires du chemin de fer National-Transcontinental ou le secrétaire du dit bureau;—aussi, de tout arrêté du conseil relativement à la nomination d'un vice-président ou assistant du président du dit bureau; ainsi que de toutes lettres, instructions, papiers ou documents qui s'y rapportent; en même temps qu'un relevé de toutes les sommes payées, à titre de salaire ou compensation, au vice-président ou assistant du président du dit bureau; et copie de tous ces papiers, lettres ou instructions verbales, écrites ou reçues par le dit ministre ou le dit président en rapport direct ou indirect avec le paiement, ou l'autorisation de paiement, du dit salaire ou compensation. Présentée le 20 mars 1912.—*L'honorable M. Cochrane*.. .. ..*Pas imprimée.*

72*h*. Rapport intérimaire des Commissaires du chemin de fer Transcontinental pour les neuf mois terminés le 31 décembre 1911. Présenté le 22 mars 1912, par l'honorable M. Cochrane.. .. ..*Pas imprimé.*

73. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 29 novembre 1911 (en tant que le ministère de l'Agriculture est concerné),—Copie de tous télégrammes, lettres, memoranda, résolutions, instructions départementales, rapports et autres documents entre les mains du gouvernement ou de l'un quelconque de ses départements en rapport avec le recensement de la cité de Régina, ainsi que de toutes les plaintes et protêts à cet égard; aussi toutes les instructions, memoranda, rapports et autres documents du département. Présenté le 15 janvier 1912.—*M. Knowles*..*Pas imprimée.*

74. Etat indiquant quel était le nombre des messagers à la Chambre des Communes, durant la dernière session du dernier parlement; les noms des dits messagers, et la date de leur nomination respective; quel nombre de ces messagers ont été remerciés de leur service, quels sont leurs noms; à la demande de qui, pour quelles raisons, et à quelle date ils ont été remerciés; par qui ils ont été remplacés; quelles sont les résidences des nouveaux messagers et par qui ils ont été recommandés; combien de Canadiens-français ont reçu leur congé, et par qui ils ont été remplacés. —Présenté le 17 janvier 1913.—*L'honorable M. l'Orateur*.. .. ..*Pas imprimé.*

75. Ordonnances du Territoire du Yukon passées par le Conseil du Yukon en 1911. Présentées par l'honorable M. Roche le 17 janvier 1912.. .. ..*Pas imprimées.*

VOLUME 24—*Suite.*

76. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 4 décembre 1911,—Copie de toute correspondance échangée depuis la conférence impériale en juin dernier avec le Secrétaire d'Etat pour les colonies ou autre ministre du gouvernement impérial au sujet de l'adoption de mesures législatives pourvoyant à l'uniformité de la naturalisation dans l'étendue de l'empire, depuis les séances de la Conférence impériale en juin dernier. Présentée le 19 janvier 1912.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

77. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 7 décembre 1910,—Copie du rapport du comité impérial de défense du Conseil privé en Angleterre concernant la défense de l'empire communiqué au gouvernement canadien, et de toutes dépêches et correspondance échangées entre les autorités impériales et canadiennes au sujet du dit rapport. Présentée le 22 janvier 1912.—*L'honorable M Monk*.. .. ..*Pas imprimée.*

78. Rapport demandé par l'article 88 du chapitre 62, S.R.C., requérant le ministre de l'Intérieur de soumettre au parlement, chaque année, un relevé des liqueurs enivrantes importées de tout endroit situé au dehors du Canada dans les Terrirtoires, sur permission spéciale du commissaire des Territoires du Nord-Ouest, donnée par écrit. Présenté le 22 janvier 1912.—*L'honorable M. Rogers*.. .. ..*Pas imprimé.*

79. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 17 janvier 1912,—Copie de toutes lettres, résolutions, télégrammes et autres communications ou mémoires concernant la destitution de John Rutherford, agent des terres à Moosejaw, et la nomination (à titre temporaire ou permanent) d'un remplaçant. Présentée le 23 janvier 1912.—*M. Knowles*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 15 janvier 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes, rapports, papiers et correspondance, pétitions ou mémoires présentés au gouvernement, ou au ministère des Travaux publics ou à quelqu'un de ses officiers concernant le renvoi du capitaine Peter Decoste de la drague *Cap-Breton.* Présentée le 26 janvier 1912.—*M. Chisholm* (*Antigonish*).. ..*Pas imprimée.*

79*b*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 17 janvier 1912,—Copie de toutes pétitions, lettres, télégrammes et autres documents en la possession du ministère des Travaux publics concernant la destitution de Roderick Sutherland, gardien de l'édifice public à Canso, N.-E. Présentée le 26 janvier 1912.—*M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

79*c*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 17 janvier 1912,—Copie de tous les rapports, lettres ou autres documents, se rapportant au renvoi du service de M. Eugène Baldwin, ci-devant employé du service des douanes à Coaticook, Qué. Présentée le 30 janvier 1912.—*M. McLean* (*Halifax*).. .. ..*Pas imprimée.*

79*d*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 5 février 1912,—Copie de tous documents, lettres, requêtes, rapport, recommandations, déclarations solennelles, procédés de l'enquête et de tous autres documents se rapportant à la destitution de M. Médéric Picotte comme messager de la Chambre des Communes et à la nomination de son remplaçant, M. Henry Coffin. Présentée le 7 février 1912.—*M. Séguin.* *Pas imprimée.*

VOLUME 24—*Suite.*

79*e*. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 5 février 1912,—Copie de tous télégrammes, lettres, plaintes, accusations, requêtes, mémoires, arrêtés du conseil ou autres documents entre les mains ou sous le contrôle du gouvernement concernant le congédiement de William A. Hattie, douanier à Mulgrave, N.-E., et la nomination d'un remplaçant. Présentée le 12 février 1912.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*f*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 31 janvier 1912,—Copie de toutes lettres, plaintes, télégrammes, preuve, rapports ou autres papiers, concernant les accusations portées contre Robert Dithead, James Blair, Duncan Gillis et Calvin McKenzie, tous employés du chemin de fer Intercolonial, dans le comté de Pictou, pour partisannerie politique, et l'enquête sur les dites accusations. Présentée le 14 février 1912.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*g*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 24 janvier 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes et autres documents et de toutes plaintes ou accusations se rapportant en quelque manière à la succession de Joseph Veniot, contrôleur des colis sur l'Intercolonial à Pictou, N.-E. Présentée le 14 février 1912.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*h*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 7 février 1912,—Copie de toutes accusations, lettres et autres documents concernant des plaintes portées contre John Connolly, de New-Glasgow, inspecteur de charbon, pour partisannerie politique, de la preuve faite au cours de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, et de tous autres papiers à ce sujet. Présentée le 14 février 1912.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*i*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 5 février 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes, pétitions, plaintes, accusations et autres documents en la possession du ministère des Douanes, concernant la destitution de S. M. Ferguson, douanier à Oyster-Ponds, comté de Guysborough, N.-E., et la nomination de son successeur. Présentée le 19 février 1912.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*j*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 22 janvier 1912,—Copie de tous télégrammes, lettres, correspondance et autres documents se rapportant au renvoi du service de P. J. Veniot, percepteur des douanes à Bathurst, N.-B., et à la nomination soit permanente, soit temporaire, de son successeur. Présentée le 19 février 1912.—*M. Turgeon*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*k*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 15 février 1912,—Copie de tous télégrammes, lettres, requêtes, plaintes, accusations, rapports et autres documents se rapportant au congédiement de Luke Day, du ministère des Travaux publics, à North-Sydney, C.-B. Présentée le 19 février 1912.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*l*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 5 février 1912,—Copie de toute correspondance adressée au ministre des Travaux publics concernant la destitution de George T. Harbour, surintendant des travaux du quai en eau profonde à Gaspé. Présenteé le 22 février 1912.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*m*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 12 février 1912,—Copie de tous télégrammes, lettres, requêtes, plaintes, accusations, rapports et autres documents se rapportant au congédiement de M. le docteur D. McDonald, du département des Affaires des Sauvages, de Baddeck, C.-B. Présentée le 26 février 1912.—*M. McKenzie.* *Pas imprimée.*

VOLUME 24—*Suite.*

79*n*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 19 février 1912,—Copie de tous documents, correspondance, requêtes, accusations, etc., en la possession du gouvernement, ou de l'un ou l'autre de ses départements, se rapportant à la destitution de George Cavanagh, l'un des attachés au service des douanes à New-Glasgow, N.-E. Présentée le 27 février 1912.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*o*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 14 février 1912,—Copie de tous documents, accusations, lettres, etc., se rapportant à la destitution de John W. Bohan, douanier à Bath, dans le comté de Carleton, N.-B.; aussi, copie de tous les documents relatifs à l'institution d'une enquête sur les accusations, s'il en est, et de toute la preuve faite à l'enquête, y compris la recommandation du fonctionnaire qui a conduit l'enquête. Présentée le 27 février 1912.—*M. Carvell*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*p*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 19 février 1912,—Copie de tous papiers, lettres, documents, etc., concernant la destitution de Hector Hamel, sous-évaluateur à la douane de Montréal, et sa nomination subséquente à titre d'officier douanier. Présentée le 27 février 1912.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*q*. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 12 février 1912,—Copie de tous télégrammes, lettres, requêtes, plaintes, accusations, arrêtés en conseil, rapports ou autres documents en la possession du ministère des Douanes, se rapportant à la destitution de Lyman C. Smith, percepteur des douanes à Oshawa, Ont. Présentée le 27 février 1912.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*r*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 5 février 1912,—Copie de la pétition adressée au ministre des Travaux publics demandant la destitution de Michel Campeau et la nomination de Honoré Paquette comme gardien du bureau de poste auxiliaire dans le quartier Laurier, Montréal. Présentée le 1er mars 1912.—*M. Lemieux.*
Pas imprimée.

79*s*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 19 février 1912,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, requêtes, rapports, recommandations et correspondance concernant la révocation de Alexander R. McAdam, officier des pêcheries pour le comté d'Antigonish, et la nomination de son successeur. Présentée le 4 mars 1912.—*M. Chisholm* (*Antigonish*).. .. ..*Pas imprimée*

79*t*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 14 février 1912,—Copie de tous documents, lettres, correspondance, requêtes, recommandations, accusations, etc., entre les mains du ministère de la Marine et des Pêcheries, au sujet de la destitution des gardes-pêche dans le comté de Guysborough, N.-E. Présentée le 4 mars 1912.*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*u*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 19 février 1912,—Copie de tous documents, correspondance, requêtes, accusations, etc., etc., en la possession du ministère de la Marine et des Pêcheries, se rapportant à la destitution d'Edward Kelly, mécanicien à l'usine de réduction du chien de mer à Canso, N.-E. Présentée le 4 mars 1912.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*v*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 19 février 1912,—Copie de tous documents, correspondance, requêtes, accusations, etc., etc., en la possession du ministère de la Marine et des Pêcheries, se rapportant à la destitution de David S.

VOLUME 24—*Suite.*

Hensbee, peseur à l'usine de réduction du chien de mer à Canso, N.-E. Présentée le 4 mars 1912.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*w*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de tous documents, lettres, requêtes, rapports, recommandations et preuve se rapportant à l'enquête faite par le docteur Shurtleff au sujet de la destitution de Anton Sheltus, officier douanier, de Saint-Armand-Station, comté de Missisquoi. Présentée le 5 mars 1912.—*M. Kay*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*x*. Réponse à ordre du Sénat du 30 janvier 1912,—Copie de toutes lettres et documents, entre les mains du gouvernement concernant le déplacement projeté de John Park, maître de poste à Orangeville, Ontario. (*Sénat.*)

79*y*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de tous documents, lettres, requêtes, rapports, télégrammes, recommandations et *memoranda*, se rapportant à la destitution de James McPhee, douanier à West-Bay, N.-E., et à la nomination de son successeur. Présentée le 6 mars 1912.—*M. Chisholm (Inverness).* *Pas imprimée.*

79*z*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de tous documents, lettres, requêtes, rapports, recommandations et mémoires concernant la destitution de Allan Kennedy, chargé de réparer les lignes télégraphiques de l'Etat dans le comté d'Inverness, et la nomination de son successeur. Présentée le 7 mars 1912.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*aa*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de tous documents, lettres, requêtes, rapports, recommandations, se rapportant à la destitution de Wenceslas Lebel, de Kamouraska, comme douanier (*preventive officer*) du ministère des Douanes. Présentée le 12 mars 1912.—*M. Lapointe (Kamouraska).* *Pas imprimée.*

79*bb*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 4 mars 1912,—Copie de toutes lettres, plaintes, accusations ou autres documents concernant le renvoi de Thomas Hale, de Westville, N.-E., comme correspondant de la *Gazette du Travail*. Présentée le 12 mars 1912.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*cc*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 14 février 1912,—Copie de tous documents, lettres, requêtes, accusations, plaintes, etc., en la possession du gouvernement, ou de l'un quelconque de ses départements, se rapportant à la destitution de William A. Gerrior, douanier à Larry's-River, N..-E., et à la nomination de son remplaçant. Présentée le 12 mars 1912.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*dd*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de tous documents, lettres, requêtes, rapports, recommandations, se rapportant à la destitution de Auguste Hébert comme maître de poste à Saint-Pascal. comté de Kamouraska. Présentée le 19 mars 1912.—*M. Lapointe (Kamouraska)*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*ee*. Réponse à ordre du 26 février 1912,—Copie de tous documents, lettres, requêtes, rapports, recommandations, se rapportant à la destitution de Luc Lizotte comme maître de poste à Saint-Pacôme, comté de Kamouraska. Présentée le 19 mars 1912.—*M. Lapointe (Kamouraska)*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 24—*Suite.*

79*ff*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 19 février 1912,--Copie de tous documents, correspondance, requêtes, etc., etc., en la possession du ministère des Postes, se rapportant à la destitution du capitaine Alex. Roberts, maître de poste à Canso, N.-E., et à la nomination de son successeur. Présentée le 19 mars 1912.—*M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

79*gg*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 12 février 1912,—Copie de tous documents, requêtes, lettres, plaintes, etc., se rapportant au congédiement en 1896 de H. St. Amour, maître de poste de Saint-Amour, comté de Prescott, et à la nomination de son successeur. Présentée le 19 mars 1912.—*M. Proulx*.. .. ..*Pas imprimée.*

97*hh*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, du 7 février 1912,—Copie de tous télégrammes, lettres, requêtes, plaintes ou autres documents se rapportant au congédiement de W. H. Harris, maître de poste à White-Head, N.-E., et à la nomination de son successeur. Présentée le 19 mars 1912.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*ii*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 7 février 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes, pétitions, accusations, plaintes, rapports et autres documents en la possession du ministère des Postes concernant la destitution projetée de James McGrath, maître de poste à Aspen, N.-E. Présentée le 19 mars 1912.—*M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

79*jj*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 7 février 1912,—Copie de tous documents, papiers, requêtes, lettres, etc., se rapportant à la destitution de Louis Girard, maître de poste à Saint-Angèle de Mérici, comté de Rimouski, et à la nomination de son successeur. Présentée le 19 mars 1912.—*M. Lapointe* (*Kamouraska*). *Pas imprimée.*

79*kk*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 22 janvier 1912,—Copie de toutes lettres, rapports ou autres documents concernant la destitution de John Fraser, maître de poste de Stellarton, N.-E., le 1er mai 1903. Présentée le 19 mars 1912.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*ll*. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 17 janvier 1912,—Copie de toutes requêtes, demandes, lettres, recommandations, décrets du conseil ou autres documents en la possession ou la garde de l'honorable ministre des Postes, ou du ministère des Postes, concernant le renvoi de John M. Rogers, maître de poste à East-Roman-Valley, N. E. Présentée le 19 mars 1912.—*M. Sinclair*..*Pas imprimée.*

79*mm*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes du 5 février 1912.—Copie de toute correspondance et papiers se rapportant à la nomination et à la destitution subséquente d'Eugène Guimond comme maître de poste à Sainte-Angèle, comté de Rimouski. Présentée le 20 mars 1912.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*nn*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 28 février 1912,—Copie des accusations portées contre Dougald R. Doyle, officier des pêcheries à Arichat-Ouest, N.-E., et de toute correspondance et de tous télégrammes entre le ministère de la Marine et des Pêcheries ou quelqu'un de ses officiers et toute autre personne à ce sujet. Présentée le 21 mars 1912.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée*

79*oo*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 28 février 1912,—Copie des accusations portées contre le docteur J. R. McLeod, officier de santé au port de Hawkesbury,

VOLUME 24—*Suite.*

N.-E., de la preuve faite devant H. P. Duchemin au soutien de ces accusations, de son rapport à ce sujet, et de toute correspondance échangée entre le dit H. P. Duchemin et le ministère de la Marine et des Pêcheries ou quelqu'un de ses officiers à ce sujet. Présentée le 21 mars 1912.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*pp*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 4 mars 1912,—Copie de tous documents, correspondance, enquêtes, accusations, requêtes et rapports dans le département des Chemins de fer, se rapportant à la destitution de M. Théophile Morin, préposé à la livraison du charbon de l'I.C.R. à la Rivière-du-Loup, P.Q. Présentée le 21 mars 1912.—*M. Gauvreau*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*qq*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 24 janvier 1912,—Copie de toutes lettres, requêtes, pétitions, télégrammes, plaintes ou accusations reçus par le département des Postes depuis le 10 octobre 1911 au sujet du maître de poste de Glenelg, N.E. Présentée le 22 mars 1912.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*rr*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 18 mars 1912,—Copie de tous documents, lettres, télégrammes, accusations et autres documents se rapportant aux accusations portées contre Jas. W. Matheson, cantonnier sur l'Intercolonial à Meadowville, comté de Pictou, N.-E.; des témoignages entendus et des autres procédures suivies à l'enquête tenue en l'espèce; des rapports en la matière et de toutes les représentations à ce sujet venant de l'association des cantonniers. Présentée le 22 mars 1912.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*ss*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de toutes lettres, pétitions, rapports, accusations ou autres documents en la possession du ministère des Postes concernant la destitution de J. D. McFarlane, maître de poste à South-West-Margaree, N.-E., et la nomination de son successeur. Présentée le 22 mars 1912.—*M. Chisholm* (*Inverness*).. .. ..*Pas imprimée.*

79*tt*. Réponse à ordre le la Chambre des Communes du 4 mars 1912,—Copie de tous documents et correspondance en rapport avec la destitution du maître de poste de Rathburn, dans le township de Mara, comté d'Ontario, et le déplacement du bureau de poste à cet endroit. Présentée le 22 mars 1912.—*M. Pardee*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

79*uu*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 6 mars 1912,—Copie de tous papiers, plaintes, lettres et autres documents concernant la destitution de John McLeod, comme maître de poste à Denmark, comté de Colchester, N.-E., et la nomination ou la nomination projetée de D. W. McLeod comme son successeur. Prrésentée le 22 mars 1912.—*M. MacDonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*vv*. Réponse à ordre de la Chambre du 28 février 1912,—Copie de tous documents, lettres, requêtes, accusations, rapports, etc., en la possession du gouvernement ou de l'un de ses départements, en rapport avec la destitution de Doué Daoust, maître de poste à Alfred, dans le comté de Prescott, et la nomination de son remplaçant. Présentée le 22 mars 1912.—*M. Proulx*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*ww*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 5 février 1912,—Copie de tous documents, papiers, requêtes, lettres, etc., se rapportant,—

1. A la destitution de M. Thomas Dionne, comme maître de poste de Cacouna.

2. A la destitution de Mlle Saindon, de Cacouna, et de la réinstallation du dit Thomas Dionne au bureau de poste de Cacouna. Présentée le 22 mars 1912.—*M. Gauvreau*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 24—*Suite.*

79*xx*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes,—Copie des documents, papiers, requêtes, recommandations, etc., se rapportant à la demande qui a été faite au ministère des Postes pour la destitution du maître de poste de Saint-Anaclet, comté de Rimouski. Présentée le 25 mars 1912.—*M. Lapointe (Kamousraska)..Pas imprimée.*

79*yy*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 13 mars 1912,—Copie de toutes lettres, papiers, documents, mémoires, télégrammes et correspondance concernant la destitution de Donald E. McLean, ci-devant maître de poste à Inverness, N.-E. Présentée le 25 mars 1912.—*M. Chisholm (Inverness).. .. ..Pas imprimée.*

79*zz*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Relevé faisant connaître combien de maîtres de poste ont été révoqués dans le comté de Shefford depuis le 1er octobre 1911; quels sont leurs noms, les noms des bureaux de poste, les dates des destitutions et les raisons données, le nom du plaignant dans chaque cas et les noms des titulaires actuels; si les accusations portées contre les maîtres de poste révoqués ont fait le sujet d'enquêtes avant la révocation des maîtres de poste; quelles sont les dates des diverses enquêtes, par qui elles ont été conduites, et si l'accusé était présent à l'enquête, dans chaque cas; si des accusations ont été portées contre d'autres maîtres de poste dans le dit comté, et, dans l'affirmative, quels sont les noms des maîtres de poste, les noms de leurs bureaux, les noms des plaignants dans chaque cas, et la nature des accusations; si les dites accusations feront le sujet d'enquêtes avant que les maîtres de poste soient révoqués; si des demandes ont été faites pour ces emplois, et, dans l'affirmative, quel est le nom de la personne qui l'a faite, dans chaque cas. Présentée le 25 mars 1912.—*M. Boivin.. .. ..Pas imprimée.*

79*aaa*. Réponse à ordre de la Chambre du 11 mars 1912,—Copie des accusations portées contre Arthur Brymner, garde-pêche à L'Ardoise, N.-E., et de tous les télégrammes et autres communications échangées entre le ministre de la Marine et des Pêcheries ou tout fonctionnaire de son ministère, et toute autre personne, s'y rapportant et au sujet de la nomination de son remplaçant. Présentée le 25 mars 1912.—*M. Kyte.*
Pas imprimée.

79*bbb*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 11 mars 1912,—Copie des accusations portées contre Lawrence G. Power, surintendant de l'établissement de l'élève du homard à Arichat, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes et autres communications entre le ministre de la Marine et des Pêcheries, ou tout fonctionnaire de son département, et toute autre personne, en rapport avec les dites accusations et la nomination d'un remplaçant. Présentée le 25 mars 1912.—*M. Kyte.. ..Pas imprimée.*

79*ccc*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 13 mars 1912,—Copie de tous papiers, correspondance, télégrammes, etc., concernant la destitution de Joachim Godbout, gardien de phare à Saint-Laurent, Ile d'Orléans, comté de Montmorency. Présentée le 25 mars 1912.—*M. Lemieux.. .. ..Pas imprimée.*

79*ddd*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 22 janvier 1912,—Copie de tous papiers et documents concernant l'enquête projetée contre P. L. Saint-Pierre, maître de poste à Saint-Paul d'Abbotsford, comté de Rouville, Québec. Présentée le 27 mars 1912.—*M. Lemieux.. .. ..Pas imprimée.*

79*eee*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 11 mars 1912,—Copie de toute lettre, requête, plainte, déposition, rapport d'enquête et de tout autre document en la possession du ministère des Postes et se rapportant à la destitution de M. le

VOLUME 24—*Suite.*

docteur H. Dupré, comme maître de poste à Saint-Robert, comté de Richelieu, et à la nomination du nouveau maître de poste. Présentée le 27 mars 1912.—*M. Cardin.* *Pas imprimée.*

79*fff*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 22 janvier 1912,—Etat indiquant, sous forme de tableau, le nombre de destitutions dans le ministère des Postes depuis le 1er octobre 1911 dans les neuf provinces du Canada; les noms des maîtres de poste ainsi destitués, la localité, les causes du renvoi, les noms des pétitionnaires demandant ces destitutions, dans chaque cas, et les noms des pétitionnaires opposés à ces destitutions. Présentée le 27 mars 1912.—*M. Lemieux*.. .. ..Pas imprimée.

79*ggg*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 11 mars 1912,—Copie de toute lettre, requête, plainte, déposition, rapport d'enquête et de tout autre document en la possession du ministère des Postes et se rapportant à la destitution de madame veuve Antoine St. Martin comme maîtresse de poste à Saint-Louis de Bonsecours, comté de Richelieu, et à la nomination du nouveau maître de poste. Présentée le 27 mars 1912.—*M. Cardin*... .. ..*Pas imprimée.*

79*hhh*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 24 janvier 1912,—Copie de toute correspoondance, documents, recommandations et rapports concernant la destitution de Joseph Moreau comme maître de poste à Saint-Germain de Kamouraska en l'année 1905. Présentée le 27 mars 1912.—*M. Lapointe*... .. ..*Pas imprimée.*

79*iii*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 20 mars 1912,—Copie de tous papiers, télégrammes, lettres, pétitions et affidavit concernant la destitution de George Bourgoin, employé à titre de statisticien sur le canal Lachine. Aussi, copie de toutes lettres échangées entre le ministre des Travaux publics et le ministre des Chemins de fer et Canaux au sujet de la dite destitution. Présentée le 28 mars 1912.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*jjj*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de tous les documents, lettres, requêtes, recommandations, se rapportant à la destitution de Louis Déchesne, employé du ministère de la Marine sur le quai de Rivière-Ouelle, comté de Kamouraska. Présentée le 28 mars 1912.—*M. Lapointe.* *Pas imprimée.*

79*kkk*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 18 mars 1912,—Copie de toutes accusations contre A. M. Hatfield, surveillant des pêcheries pour le comté de Yarmouth, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes et autres communications entre le ministre de la Marine et des Pêcheries ou quelque officier de son ministère et toute autre personne à ce sujet, et concernant la nomination de son successeur. Présentée le 30 mars 1912.—*M. Law*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*lll*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 11 mars 1912,—Copie de toute lettre, requête, plainte, déposition, rapport d'enquête et de tout autre document quelconque se rapportant à la destitution de M. J. O. Dauphinais comme maître de poste de Sorel, comté de Richelieu,—et aussi copie de toute lettre, requête ou autre document quelconque se rapportant à la nomination du nouveau maître de poste de Sorel. Présentée le 30 mars 1912.—*M. Cardin*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*mmm*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 11 mars 1912,—Production de tous documents, lettres, papiers, requêtes, enquêtes et rapports au sujet de la desti-

VOLUME 24—*Suite.*

tution du maître de poste de Saint-Adolphe de Dudswell, M. Joseph Cloutier. Présentée le 30 mars 1912.—*M. Tobin*.. .. ..*Pas imprimée.*

80. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 17 janvier 1912,—Relevé faisant connaître,—

1. Combien de tonnes de poussière et de déchets d'anthracite ont été importées à Montréal en 1911.

2. Combien de tonnes ont été importées à d'autres ports de la province de Québec pendant la dite année.

3. Le droit, s'il en est, perçu sur ces produits d'après les règlements de la douane; le taux, et la somme perçue.

4. La valeur des dits produits importés et déclarés en douane à Montréal et aux autres ports.

5. Combien de tonnes de déchets de houille grasse ont été importées pendant la susdite période à Montréal et autres ports de la province de Québec respectivement, quelle en était la valeur et quel droit a été perçu sur le dit produit. Présentée le 25 janvier 1912.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

81. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 15 janvier 1912,—Etat indiquant les quantités, espèces différentes, autant que faire se peut, et prix de toutes bottes et chaussures importées en Canada, chacun des exercices financiers expirant le 31 mars de 1908, 1909 et 1910, ainsi que les divers pays d'exportation, de même que les quantités, etc., proveuant de chacun de ces pays, au cours de chacune des années précitées. Présentée le 2 février 1912.—*M. Carvell*.. .. ..*Pas imprimée.*

82. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 24 janvier 1912,—Copie de toute correspondance entre le premier ministre du Canada ou l'un des membres du gouvernement et messieurs Fielding et Paterson, lors du séjour de ces derniers à Washington l'an dernier, au sujet des négociations pour un traité de réciprocité entre le Canada et les Etats-Unis. Présentée le 2 février 1912.—*M. Bradbury.*
Imprimée pour la distribution et pour les documents parlementaires.

82*a*. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 24 janvier 1912,—Copie ed toute correspondance échangée depuis le 1er janvier 1910, et le 1er octobre 1911 entre le très honorable James Bryce, ambassadeur anglais à Washington, et le gouvernement du Canada ou l'un de ses membres, au sujet des négociations pour un traité de réciprocité entre le Canada et les Etats-Unis. Présentée en février 1912.—*M. Bradbury*..*Imprimée pour la distribution et pour les documents parlementaires.*

83. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 31 janvier 1912,—Copie des lettres patentes concernant la charge de gouverneur général du Canada, de la commission décernée au gouverneur général actuel ainsi que des instructions qui l'accompagnent. Présentée le 2 février 1912.—*M. Macdonald.*
Imprimée pour les documents parlementaires.

84. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 22 janvier 1912,—Copie du traité entre la Grande-Bretagne, les Etats-Unis, le Japon et la Russie pour la discontinuation de la chasse des phoques à fourrure, et de toute correspondance à ce sujet depuis le commencement des négociations jusqu'à présent. Présentée le 5 février 1912.—*Sir Wilfrid Laurier*.. ..*Imprimée pour les documents parlementaires.*

VOLUME 24—*Suite.*

85. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 22 janvier 1912,—Etat indiquant si le gouvernement ou la Commission du havre de Montréal a acheté du ciment pour ses différents travaux, du 1er janvier 1905 au 21 septembre 1911; de qui ce ciment a été acheté; le prix payé; et si on a demandé des soumissions avant d'en faire l'achat. Présentée le 5 février 1912.—*M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

86. Copie du cinquième rapport de la Commission chargée de la démarcation du méridien du 141me degré de longitude ouest. (Sénat).
Imprimé pour les documents parlementaires.

87. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 22 janvier 1912,—Etat indiquant au cours de chacune des années de la période de 1907 à 1911 inclusivement, et jusqu'à ce jour de janvier 1912, le nombre de journaliers de ferme et de domestiques placés dans le Canada oriental par chaque agent d'emploi à qui une commission a été payée; le chiffre total de la commission payée à chacun de ces agents au cours de chacune des années susmentionnées, et dans quels comtés et provinces ces immigrants ont été placés. Présentée le 5 février 1912.—*M. Sutherland*.. ..*Pas imprimée.*

88. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 22 janvier 1912,—Etat indiquant combien d'inspecteurs de *homesteads* étaient employés dans la province de la Saskatchewan par le ministère de l'Intérieur au 1er octobre 1911, et leurs noms; les noms de ceux qui ont été renvoyés du service, et pour quelles raisons ils ont été congédiés; les noms de leurs remplaçants, et leurs occupations antérieures. Présentée le 8 février 1912.—*M. Thompson*.. .. .. *Pas imprimée.*

89. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 22 janvier 1912,—Copie de tous les papiers, lettres, télégrammes et autres documents concernant les poursuites intentées sous le régime de la loi des pêcheries, contre John McCabe, David Porter, Joseph Foster et Duncan Murray, dans le comté de Pictou; aussi avec une cause de Porter *vs* Murray dans la cour de comté du district n° 5, Nouvelle-Ecosse, et la part d'intérêt du département affecté en cette cause. Présentée le 9 février 1912.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

90. Copie C.P. 19/168. Extrait certifié des procès-verbaux d'une réunion du conseil du Trésor tenue le 22 janvier 1912, approuvée par Son Altesse Royale le gouverneur général en conseil le 27 janvier 1912. (Sénat).. .. ..*Pas imprimée.*

91. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 5 février 1912,—Copie de tous papiers, lettres, décrets du conseil et autres documents concernant la mise à la retraite des honorables juges sir Alexandre Lacoste, J. A. Ouimet et C. J. Doherty. Présentée le 9 février 1912.—*M. Ethier*.. .. ..*Pas imprimée.*

92. Réponse donnant certaines dates dont il a été fait part au Sénat par M. M. A. E. Forget, etc. (Sénat)... .. ..*Pas imprimée.*

93. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 22 janvier 1912,—Copie de tous rapports, lettres, correspondance et autres documents se rapportant à la construction d'un arsenal dans la ville de Sarnia, Ont. Présentée le 13 février 1912.—*M. Pardee.*
Pas imprimée.

94. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 22 janvier 1912,—Copie de toute correspondance entre le gouvernement du Canada et celui de la pro-

VOLUME 24—*Suite.*

vince de Québec, au sujet de l'extension des limites de la dite province. Présentée le 13 février 1912.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

95. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 29 janvier 1912,—Copie de tous télégrammes, correspondance, représentations, estimations, lettres et autres documents reçus par le très honorable premier ministre, ou par tout autre membre de l'exécutif, se rapportant en quelque manière que ce soit à la question dun service de bacs à véhicules de chemin de fer entre la province de l'Ile-du-Prince-Edouard et la terre ferme, à travers le détroit de Northumberland, et à l'élargissement de la voie du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, ainsi qu'au coût estimatif de ces entreprises. Présentée le 13 février 1912.—*M. Emmerson*.. .. ..*Pas imprimée.*

95*a*. Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre des Communes du 29 janvier 1912,—Copie de tous télégrammes, correspondance, représentations, estimations, lettres et autres documents reçus par le très honorable premier ministre, ou par tout autre membre de l'exécutif, se rapportant en quelque manière que ce soit à la question d'un service de bacs à véhicules de chemin de fer entre la province de l'Ile-du-Prince-Edouard et la terre ferme, à travers le détroit de Northumberland, et à l'élargissement de la voie du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, ainsi qu'au coût estimatif de ces entreprises. Présentée le 7 mars 1912.—*M .Emmerson.*
Pas imprimée.

95*b*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 5 février 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes et autres documents renfermant des demandes pour l'établissement d'un service de bateaux traversiers entre l'Ile-du-Prince-Edouard et la terre ferme, et de toute correspondance, télégrammes, rapports, études et autres documents indiquant le coût du dit service et de l'élargissement de la voie du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard,—ainsi que toutes autres données concernant l'à-propos ou la nécessité des dits projets. Présentée le 7 mars 1912.—*M. Pardee.*
Pas imprimée.

96. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 17 janvier 1912,—Copie de toute correspondance entre le ministère des Chemins de fer et Canaux, ou quelqu'un de ses officiers, et la Compagnie du chemin de fer de Saint-Jean ou la municipalité de la cité et du comté de Saint-Jean concernant la permission, à la dite compagnie, de poser ses rails à travers la voie de l'Intercolonial à ou près le Square Haymarket, dans la dite cité de Saint-Jean, N.-B. Présentée le 13 février 1912.—*M. Pugsley.*
Pas imprimé.

96*a*. Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre des Communes du 17 janvier 1912,—Copie de toute correspondance entre le ministère des Chemins de fer et Canaux, ou quelqu'un de ses officiers, et la Compagnie du chemin de fer de Saint-Jean ou la municipalité de la cité et du comté de Saint-Jean concernant la permission, à la dite compagnie, de poser ses rails à travers la voie de l'Intercolonial à ou près le Square Haymarket, dans la dite cité de Saint-Jean, N.-B. Présentée le 14 février 1912.—*M. Pugsley*.. .. ..*Pas imprimée.*

97. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 17 janvier 1912,—Copie de tous papiers, rapports, correspondance, messages, concernant un rapport fait en 1904, par M. Boulay, de Sayabec, contre William Roy, cantonnier à Amqui, I.C.R., et de tout ce qui a été fait subséquemment pour donner suite à ce rapport. Présentée le 14 février 1912.—*M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 24—*Suite.*

97a. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 7 février 1912,—Copie de toutes lettres, papiers, accusations, affidavit et autres documents concernant une plainte portée contre W. W. Gray, inspecteur de charbon pour l'Intercolonial, Westville, N.-E., et de tous témoignages, documents, rapports et autres papiers au sujet de l'enquête faite sur la dite plainte par H. P. Duchemin. Présentée le 14 février 1912.—*M. Macdonald.. .. ..Pas imprimée.*

98. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 17 janvier 1912,—Copie de tous papiers, lettres, recommandations, instructions départementales, et tout autre document, provenant du ministère des Douanes, au sujet d'une modification temporaire apportée au tarif douanier sur la ficelle employée dans la confection des extrémités supérieures du rets à homard. Présentée le 15 février 1912.—*M. McLean.* *Pas imprimée.*

99. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 5 février 1912,—Copie de tous papiers, mémoires, résolutions ou lettres reçues de chambres de commerce, fonctionnaires ou particuliers, de 1908 à 1912 inclusivement, concernant l'établissement d'une station de quarantaine ou d'inspection sur l'île Lawlor, dans el port de Halifax, y compris une carte. Présentée le 16 février 1912.—*M. McLean.. .. ..Pas imprimée.*

100. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 5 février 1912,—Copie de tous documents, correspondance et arrêtés en conseil, se rapportant en quelque manière que ce soit au relevé topographique, ou à la demande de soumissions concernant la construction d'une ligne de chemin de fer entre Estmere et Baddeck, comté de Victoria. Présentée le 16 février 1912.—*M. McKenzie.. .. ..Pas imprimée.*

100a. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 22 janvier 1912,—Copie de tous papiers, correspondance et décrets du conseil concernant la demande de soumissions pour la construction de l'embranchement projeté du chemin de fer de Estmere à Baddeck, dans le comté de Victoria, ou se rapportant aux raisons pour lesquelles aucune des dites soumissions n'a été acceptée. Présentée le 16 février 1912.—*M. McLean.. .. ..Pas imprimée*

100b. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 4 mars 1912,—Copie de tous contrats, lettres, *memoranda*, avis de résiliation de contrats, et de tous autres documents en la possession du ministère des Chemins de fer et Canaux, datés postérieurement au 1er janvier 1911, se rapportant à la construction de certains embranchements de l'Intercolonial entre Sunnybrae et Guysboro et Country-Harbour, ainsi qu'entre Dartmouth et Dean-Settlement, dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Présentée le 21 mars 1912.—*M. Sinclair.. .. ..Pas imprimée.*

101. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 15 janvier 1912,—Copie des décrets du conseil et de toute correspondance échangée entre le gouvernement et la *Winnipev and Hudson's Bay Railway Company* et son successeur le *Winnipeg Great Northern Railway*, maintenant le *Canadian Northern Railway*, concernant la route projetée du dit chemin de fer vers la Baie-d'Hudson, avec les plans et rapports s'y rapportant. Aussi copie de toute correspondance relative à l'offre de *Milburn & Co.*, propriétaires de steamers en Angleterre, que l'on dit avoir été faite au gouvernement par l'entremise de la dite compagnie de chemin de fer, aux fins d'établir une ligne de leurs steamers sur la route entre la Baie-d'Hudson et l'Angleterre lors de l'achèvement du dit chemin de fer, et à l'offre subséquente de *Milburn & Co.* de mettre un de leurs steamers de la Baltique à la disposition du gouvernement

VOLUME 24—*Suite.*

dans le but de faire un essai pratique de la navigabilité de la route pour fins commerciales. Présentée le 16 février 1912.—*M. Aikins.. .. ..Pas imprimée.*

101*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de tous rapports, relevés topographiques, plans et cartes faits ou préparés, au cours de l'année 1911 ou cette année, relativement au chemin de fer de la Baie-d'Hudson, ou aux ports projetés à Nelson ou à Churchill, sur la dite baie, ou au sujet de la navigation du détroit d'Hudson. Présentée le 4 mars 1912.—*M. Aikins..Pas imprimée.*

102. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 5 février 1912,—Copie de l'enquête tenue par le ministère des Chemins de fer sur l'accident arrivé à Geffrey Bourque, de Lac à Saumon, dans la cour de l'I.C.R. à Campbellton, dans le mois de novembre ou décembre 1911, ainsi que de tous autres papiers ou correspondance échangée depuis à ce sujet. Présentée le 16 février 1912.—*M. Boulay.. .. ..Pas imprimée.*

103. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 14 février 1912,—Copie de tous télégrammes, correspondance, lettres, etc., entre l'imprimeur du Roi, le surintendant de l'imprimerie, et les représentants de l'imprimeur du Roi, à Winnipeg, au sujet de l'impression et de la distribution des listes électorales de la province du Manitoba lors des dernières élections générales. Présentée le 19 février 1912.—*M. Staples. Pas imprimée.*

104. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 17 février 1912,—Copie du rapport de la commission d'ingénieurs chargée de la reconstruction du pont de Québec et des plans et devis préparés par la dite commission; de tous avis demandant des soumissions; de toutes les soumissions reçues; du rapport de la commission sur ces soumissions, collectivement ou séparément, au ministre des Chemins de fer; du rapport du dit ministre pour l'acceptation des soumissions, et de tous décrets du conseil accordant les contrats pour la construction du pont. Présentée le 19 février 1912.—*Sir Wilfrid Laurier.. .. ..Imprimée pour les documents parlementaires.*

105. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 12 février 1912,—Copie de tous les arrêtés en conseil édictés pendant les dix dernières années, touchant l'abolition ou la réglementation des taux sur les canaux. Présentée le 19 février 1912.—*M. Sinclair.. .. ..Pas imprimée.*

106. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 12 février 1912,—Copie de tous memoranda, requêtes et lettres reçues par le ministre de la Marine et des Pêcheries, depuis le 1er octobre 1911, protestant contre l'octroi d'un permis de pêcher au moyen de rets à trappe au capitaine John H. Thorburn, de Sand-Point, comté de Shelburne, N.-E. Présentée le 22 février 1912.—*M. Law.. .. ..Pas imprimée.*

106*a*. Réponse à un ordre du Sénat en date du 22 mars 1912 pour la production de toutes pétitions et de la correspondance relative à la suppression d'un piège à poisson à ou près l'Ile de McNutts, dans le port de Shelburne. (Sénat).. .. .. ..*Pas imprimée.*

107. Réponse à ordre du Sénat du 15 février 1912,—Etat indiquant les noms, la position et le salaire de toutes personnes nommées au service du chemin de fer Intercolonial dans la cité de Saint-Jean, N.-B., depuis le premier jour de septembre 1907 au premier jour de mars 1911. (Sénat.).. .. ..*Pas imprimée.*

108. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Altesse Royale le gouverneur général le 22 février 1912, référant certaines questions à la

VOLUME 24—*Suite.*

cour Suprême du Canada au sujet du Bill (n° 3) de la première session du douzième parlement du Canada. intitulé: "Loi modifiant la Loi du mariage". Présentée le 23 février 1912.—*L'honorable M. Doherty.*
Imprimée pour les documents parlementaires.

108*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 19 février 1912,—Copie de toutes lettres, pétitions, mémoires ou autres documents reçus par le premier ministre ou par quelque membre du gouvernement concernant l'adoption d'une loi fédérale sur le mariage ou d'une mesure législative concernant les effets du décret *Ne temere.* Présentée le 25 mars 1912.—*M. Macdonald.*
Imprimée pour les documents parlementaires.

109. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 17 janvier 1912,—Copie de tous papiers, lettres, recommandations, requêtes, instructions départementales et autres documents en la possession du ministère de la Marine et des Pêcheries, au sujet du prix des déchets de réduction du chien de mer à compter du 31 mars 1911. Présentée le 23 février 1912.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

110. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 5 février 1912 pour copie de toute correspondance, mémoires ou communications de toute nature entre le gouvernement de la province d'Ontario et les autorités fédérales depuis le 1er janvier 1908, au sujet de l'extension des limites de la province du Manitoba ou de la division du territoire de Keewatin. Présentée le 23 février 1912.
Pas imprimée.

110*a*. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 4 décembre 1911,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, mémoires ou correspondance de toute espèce échangée entre le gouvernement fédéral et ceux du Manitoba et de Saskatchewan ou d'Ontario au sujet du règlement des limites des dites provinces respectives; aussi, de tout arrangement ou mémoire contenant, en tout ou en partie, les termes du règlement de la question relative aux limites des provinces susdites; et aussi, copie de toutes lettres, documents ou représentations faites au gouvernement fédéral par qui que ce soit au sujet du dit règlement ou des questions s'y rattachant. Présentée le 26 février 1912.—*M. Macdonald.*
Imprimée pour les documents parlementaires.

110*b*. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 5 février 1912,—Copie de toute correspondance, mémoires ou communications de toute nature entre le gouvernement de la province de l'Ontario et les autorités fédérales depuis le 1er janvier 1908, au sujet de l'extension des limites de la province du Manitoba ou de la division du territoire de Keewatin. Présentée le 23 février 1912.—*M. Meighen.*
Imprimée pour les documents parlementaires.

111. Réponse à adresse du Sénat du 24 janvier 1912,—Copie des contrats entre le gouvernement du Canada et les différentes compagnies de steamers pour le transport de la malle entre l'Angleterre, la France et le Canada, ainsi que toute la correspondance y relative, depuis le 1er janvier 1909.

Aussi, les conventions, s'il en est, pour le transport de la malle via New-York.

De plus, tous contrats, conventions de subsides, etc., pour le transport de la malle entre le Canada et Terre-Neuve—ainsi que toute la correspondance y relative, depuis le 1er janvier 1909. (Sénat).. .. .. ..*Imprimée pour les documents parlementaires.*
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 24—*Suite.*

112. Mémorandum de l'architecte en chef au sous-ministre du ministère des Travaux publics, au sujet des stérilisateurs de Forbes en usage dans la Chambre des Communes et dans plusieurs des départements. Présenté le 26 février 1912..*Pas imprimé.*

113. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 14 février 1912,—Copie de tous rapports, correspondance et documents se rapportant à la construction du chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean entre Saint-Jean et Grand-Falls, N.-B. Présentée le 27 février 1912.—*M. Michaud*.. .. ..*Pas imprimée.*

114. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 14 février 1912,—Copie de tous documents, papiers, correspondance, enquête, témoignages, rapports, etc., relatifs à un accident subi par Alphonse Madore, employé de l'Intercolonial à Sainte-Flavie, en 1888 ou 1889, et au règlement de la réclamation alors faite par le dit Alphonse Madore au ministère des Chemins de fer et Canaux. Présentée le 27 février 1912.—*M. Lapointe (Kamouraska)*.. .. ..*Pas imprimée.*

114*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 4 mars 1912,—Copie de toute enquête, correspondance quelconque, se rattachant à la mort de feu Absolon Lavoie, de Amqui, tué accidentellement à Métis, I.C.R., dans le comté de Rimouski, durant l'été de 1911. Présentée le 18 mars 1912.—*M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

114*b*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 4 mars 1912,—Copie de tous les papiers, documents, lettres, etc., se rattachant à une enquête faite par les autorités de l'Intercolonial sur la perte d'un cheval tué sur l'embranchement de Dalhousie, et appartenant à M. Xavier St. Laurent, de Causapscal, depuis 1905. Présentée le 26 mars 1912.—*M. Lapointe (Kamouraska)*.. .. ..*Pas imprimée.*

115. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 31 janvier 1912,—Copie de tous papiers, exposés, lettres, télégrammes, brefs de réclamations, demandes, procès-verbaux de la preuve entendue devant toute enquête, et tous autres documents se rapportant, de quelque manière que ce soit, à une réclamation de Earl Ash pour dommages à lui causés ou résultant de la destruction de la propriété possédée, occupée et achetée par le réclamant, censée être causée par le feu et les étincelles provenant d'une locomotive de l'Intercolonial, et à l'usage de cette voie ferrée. Présentée le 27 février 1912.—*M. Emmerson*.. .. ..*Pas imprimée.*

115*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de toutes lettres, de la preuve faite lors de l'enquête par le surintendant Sharp, et des rapports et autres documents se rapportant à une demande d'indemnité pour dommages causés par le feu à la propriété de Angus J. Wanley, de Tracadie, I.-P.-E., le 16 juillet 1911. Présentée le 1er mars 1912.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

116. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de tous papiers, documents, etc., concernant la constitution légale et les opérations de la *Fidelity Trust Company*, de Montréal. Présentée le 28 mars 1912.—*M. McKenzie.* *Pas imprimée.*

117. Réponse à ordre du Sénat du 31 janvier 1912,—Copie d'actes, documents, correspondance, etc., relativement à l'expropriation des propriétés de H. Turgeon et F. Gunn, de la cité de Québec, pour les fins d'une gare centrale. (Sénat.).. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 24—*Suite.*

118. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de tous papiers, correspondance, etc., concernant la constitution légale et les opérations de la *Provident Trust Company*, de Montréal. Présentée le 1er mars 1912.—*M Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

119. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 10 janvier 1912,—Copie de tous décrets ou minutes du conseil concernant la nomination des commissaires choisis en vertu du traité avec les Etats-Unis, concernant les eaux limithrophes et les questions se rapportant à la frontière entre le Canada et les Etats-Unis, signé à Washington le 11 janvier 1909. Aussi, copie de toutes dépêches, lettres et télégrammes entre le gouverneur général ou le gouvernement du Canada, ou quelqu'un de ses membres, et l'ambassadeur anglais à Washington ou le gouvernement britannique ou quelqu'un de ses membres sur ce même sujet. Aussi, copie de toutes lettres et télégrammes entre quelque département, ou quelque membre du gouvernement et sir George Gibbons, M. Aimé Geoffrion, et M. Alexander Burnhill, ou l'un d'eux, au sujet de leur nomination à titre de commissaires comme susdit. Présentée le 1er mars 1912.—*M. Pugsley*.. .. ..*Imprimée pour les documents parlementaires.*

120. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 29 novembre 1911,—Copie de toute correspondance, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à date, échangée entre le gouvernement du Canada et les autorités des diverses provinces au sujet de l'aide à accorder aux chemins de fer provinciaux et autres travaux publics des provinces. Présentée le 1er mars 1912.—*Sir Wilfrid Laurier.*
Imprimée pour les documents parlementaires.

121. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de tous les documents, etc., dans l'affaire du Roi *vs* Sheldon et autres. Présentée le 5 mars 1912.—*M. McKenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

122. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de tous papiers, correspondance et documents concernant la cause de D. Raymond, pétitionnaire, *The Queen's Hotel Company, Limited*, intimée, et Guillaume Ducharme *et al*, mis en cause. Présentée le 5 mars 1912.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

123. Réponse à un ordre du Sénat en date du 9 février 1912 pour les termes des baux accordés à une ou des compagnies engagées à la pêche de la baleine sur la côte de la Colombie-Britannique, indiquant l'étendue de mer couverte par des droits exclusifs, le loyer payé et les restrictions quant à la saison prohibée et tous autres détails s'y rattachant. (Sénat.).. .. ..*Pas imprimée.*

123*a*. Réponse à une adresse du Sénat en date du 3 février 1912 pour état indiquant le terme du bail accordé par l'Etat à une compagnie lui donnant le droit exclusif de pêche dans les lacs d'eau douce du Canada; ainsi que toutes les conditions sous le rapport du temps du loyer, de sous-location et de saison réservée et tout autre renseignement relatif à cette matière. (Sénat.).. .. ..*Pas imprimée.*

124. Réponse à une adresse du Sénat en date du 22 février 1912 pour toute correspondance concernant le service de distribution des malles insuffisant à Rothesay, N.-B. (Sénat.).. .. ..*Pas imprimée.*

125. Déposée au bureau de la Chambre des Communes par ordre de Son Altesse Royale le gouverneur général,—Copie de la convention intervenue entre Sa Majesté le Roi, au

VOLUME 24—*Suite.*

nom du Canada, Sa Majesté, au nom de la province du Nouveau-Brunswick, et la compagnie dite *The St. John and Quebec Railway Company*, pour l'affermage, aux conditions y spécifiées, de la ligne ferrée de la compagnie entre Grand-Falls et Saint-Jean, N.-B., quand elle sera complétée. Présentée le 11 mars 1912.. ..*Pas imprimée.*

126. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 22 janvier 1912,—Copie de toute correspondance et documents au sujet de l'octroi d'une aide spéciale aux producteurs de tabac de La Société coopérative de la vallée d'Yamaska. Présentée le 13 mars 1912.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

127. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 22 janvier 1912,—Copie de toutes lettres, correspondance, rapports et autres documents concernant le port d'hiver projeté à Sarnia, Ontario. Présentée le 13 mars 1912.—*M. Pardee*.. .. ..*Pas imprimée.*

127*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de tous rapports, requêtes et correspondance en la possession du ministère des Travaux publics, au sujet de l'amélioration du havre de Port-Dover, comté de Norfolk, Ont.; ainsi que de tous les papiers et documents qui se rapportent aux relations du Grand-Tronc avec ce port. Présentée le 29 mars 1912.—*M. Charlton*..*Pas imprimée.*

127*b*. Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de tous rapports, requêtes et correspondances en la possession du ministère des Travaux publics, au sujet de l'amélioration du havre de Port-Dover, comté de Norfolk, Ont.; ainsi que de tous les papiers et documents qui se rapportent aux relations du Grand-Tronc avec ce port. Présentée le 1er avril 1912.—*M. Charlton.* *Pas imprimée.*

128. Extrait certifié des minutes d'une réunion de la Commission du Trésor tenue le 1 mars 1912, approuvée par Son Altesse Royale le gouverneur général en conseil le 9 mars 1912, concernant la durée du service et la solde de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Présenté le 13 mars 1912.. .. ..*Pas imprimé.*

129. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 5 février 1912,—Copie de tous rapports, correspondance et papiers concernant la construction d'un brise-lames a Port-Richmond, N.-E. Présentée le 14 mars 1912.—*M. Kyte*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

129*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 5 février 1912,—Copie de tous rapports, correspondance et papiers concernant la construction d'un brise-lames à Charles-Forest's-Cove, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 18 mars 1912.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

130. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 4 mars 1912,—Copie de toute correspondance entre les autorités de l'Intercolonial, le ministre des Chemins de fer et le ministère de la Justice et toutes personnes quelconques relativement à une réclamation de la *Metapedia Waterworks Company* contre l'Intercolonial, y compris tous plans, dessins, enquêtes, témoignages et rapports concernant cette affaire; aussi, copie de tous plans, dessins, avis et correspondance entre les autorités de l'Intercolonial et M. P. Laberge, et la *Dominion Lumber Company* et John Fenderson et Cie, relativement à la pose d'un tuyau d'aqueduc sur la terre n° 170 du cadastre de Saint-Pierre du Lac. Présentée le 15 mars 1912.—*M. Boulay*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 24—*Suite.*

131. Etat des affaires de la compagnie de port et de placement britannique-canadienne au 31 décembre 1911. Présenté le 18 mars 1912.. .. ..*Pas imprimé.*

132. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 6 mars 1912,—Copie de toutes lettres, plaintes, accusations et autres papiers et documents en la possession du ministère des Postes concernant le bureau de poste de Tracadie-Road, comté de Guysboro, N.-E. Présentée le 19 mars 1912.—*M. Sinclair*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

133. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 6 mars 1912,—Copie des nouvelles expédiées jusqu'à date aux îles de la Madeleine par le correspondant hebdomadaire nommé par le ministre des Postes, ainsi que des instructions données au dit correspondant lors de sa nomination. Présentée le 19 mars 1912.—*M. Lemieux. Pas imprimée*

134. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 5 février 1912 pour copie de tous télégrammes, lettres, requêtes, rapports et autres documents se rapportant avec l'avis de résiliation du contrat pour le transport des malles entre Scott-Junction et la gare, dans le comté de Beauce. Présentée le 19 mars 1912.—*M. Béland*.. .. ..*Pas imprimée.*

134*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 31 janvier 1912 pour copie de toutes lettres, télégrammes, correspondance, rapports et autres documents concernant le contrat pour le transport des malles entre la gare de River-John et le bureau de poste et entre River-John et Hobson, respectivement, depuis le 1er octobre 1912, et la cancellation du contrat passé pour les dits services avec Elijah Logan, et la passation d'un contrat pour les dits services avec un nommé Gannon. Présentée le 19 mars 1912.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

134*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes du 31 janvier 1912 pour copie de toutes lettres, télégrammes, rapports et autres documents concernant le contrat pour le service des malles entre la gare et le bureau de poste de Stellarton depuis le 1er octobre 1911, et la cancellation du contrat pour le dit service avec le présent entrepreneur. Présentée le 19 mars 1912.—*M. Macdonald* .. ..*Pas imprimée.*

134*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes du 5 février 1912 pour un relevé de tous les contrats de transport des malles de Sa Majesté, pour lesquels avis de résiliation a été donné en vertu des conditions des dits contrats, entre le 10 octobre 1911 et le 1er février 1912, aussi du nom et adresse de chaque entrepreneur, et du chiffre de chaque contrat. Présentée le 27 mars 1912.—*M. Lemieux*.. ..*Pas imprimée.*

135. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 17 janvier 1912 pour copie de la convention entre le Canada et la France relativement à la poste aux colis, et de tous les documents s'y rapportant. Présentée le 19 mars 1912.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

136. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes du 22 janvier 1912 pour copie de tous télégrammes, rapports, lettres, recommandations, demandes et autres documents se rapportant à la nomination d'un inspecteur des postes à Moose-Jaw, Sask. Présentée le 12 mars 1912.—*M. Knowles*.. .. ..*Pas imprimée.*

137. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 4 mars 1912, pour copie de toutes lettres, télégrammes, et pétitions adressés au gouvernement ou à

VOLUME 24—*Suite.*

quelqu'un des ministres de Sa Majesté, demandant l'établissement d'un système d'écoles séparées dans le territoire de Kéwatin. Présentée le 20 mars 1912.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

138. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général le 28 février 1912, pour copie de tous papiers, recommandations au conseil, décrets ou tous autres papiers concernant la promotion de M. Binks au poste de surintendant du bureau des rebuts. Présentée le 28 mars 1912.—*M. Henderson*.. .. ..*Pas imprimée.*

139. Réponse en date du 2 mars 1912 pour copie de toute correspondance entre la Anglo-Canadian Chemical Company et le ministère du Revenu de l'Intérieur à compter du 1er janvier 1911 jusqu'à date. (Sénat.).. .. ..*Pas imprimée.*

140. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de tous papiers en la possession du gouvernement, et de toutes lettres, télégrammes et correspondance entre le ministère du Travail et le Bureau de conciliation au sujet de la grève qui existe actuellement et qui dure depuis quelque temps déjà sur le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique à l'ouest de Winnipeg. Présentée le 21 mars 1912.—*M. MacNutt*.. .. ..*Pas imprimée.*

141. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 5 février 1912,—Copie de toutes décisions rendues par le ministre des Douanes ou par la Commission du tarif du ministère des Douanes, depuis le 10 octobre dernier, au sujet du droit payable sur la toile de jute, les locomotives de traction et le bois partiellement ouvré; aussi, concernant tous autres articles importés en Canada au sujet desquels il a été fait quelque changement dans le taux de droit imposé en aucun temps depuis cette date, comparativement au tarif imposé sur ces articles respectifs immédiatement avant cette date. Présentée le 21 mars 1912.—*M. Turriff*.. .. ..*Pas imprimée.*

142. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 5 février 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes, pétitions ou autres papiers concernant tout changement ou changement projeté de maître de poste à Powassan, entre le 1er janvier 1906 et le 1er janvier 1912.—*M. Arthurs*.. .. ..*Pas imprimée.*

143. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 13 mars 1912,—Relevé faisant connaître le nombre de parcours établis pour la distribution des malles rurales; le nombre de demandes reçues par le ministère des Postes à l'effet d'obtenir l'établissement de tels parcours; le nombre de demandes non accordées, et les raisons du refus. Présentée le 22 mars 1912.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

144. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 12 février 1912,—Copie de tous les arrêtés du conseil passés, et de tous les mémoires et requêtes reçus par le gouvernement du Canada, respectivement, depuis le 1er juillet 1908, se rapportant aux navires étrangers se livrant au cabotage en Canada; aussi, copie de toute correspondance échangée sur le même sujet entre le gouvernement, ou l'un des départements de l'administration, et toute personne, compagnie ou corporation. Présentée le 25 mars 1912.—*M. Kpte*.. .. ..*Pas imprimée.*

145. Réponse à un ordre du 26 février 1912 pour un relevé faisant connaître quels sont les différents emprunts qui ont été faits par le gouvernement du Canada depuis l'année 1900 et pour quelle période ces emprunts ont été contractés; où ces emprunts ont été contractés; à quel taux d'intérêt; quelles commissions ont été payées et à qui;

VOLUME 24—*Suite.*

quel a été le produit net de chaque emprunt par $100,000; si le gouvernement a l'intention de demander des soumissions publiques pour les emprunts futurs et où? Présentée le 25 mars 1912.—*M. Lapointe (Montréal)*.. .. ..*Pas imprimée.*

146. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 19 février 1912,—Etat indiquant le nombre et la contenance des établissements frigorifiques dans chacune des principales cités du Canada, et le genre, la quantité et la valeur approximative des produits alimentaires et autres contenus dans chacun des dits établissements pendant les mois de novembre et décembre 1911, et janvier 1912. Présentée le 25 mars 1912.—*M. Verville*.. .. ..*Pas imprimée.*

147. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 17 janvier 1912,—Copie du jugement du comité judiciaire du Conseil privé dans la cause du Roi *vs* The Burrard Power Company, et de tous les décrets du conseil à l'effet de transférer au gouvernement de la province de la Colombie-Britannique l'administration et la régie de tous les privilèges d'eau et forces hydrauliques dans la zone des chemins de fer; aussi copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement de la Colombie-Britannique et celui du Canada en la matière. Présentée le 25 mars 1912.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

148. Réponse à adresse à Son Altesse Royal le gouverneur général du 26 février 1912,—Copie de tous documents, lettres, memoranda reçus du gouvernement de la Colombie-Britannique, et de tous les autres papiers concernant l'exportation du saumon, la location des bateaux au service des établissements de mise en boîtes, le mode d'émission de permis de pêche, et les restrictions apportées à l'octroi de permis aux asiatiques dans la Colombie-Britannique, et de tous les arrêtés en conseil qui régissent les différentes industries précitées, etc., et qui ont été passés depuis le premier octobre 1911. Présentée le 25 mars 1912.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

149. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 19 février 1912,—Etat indiquant à quelle date M. H. P. Duchemin a été nommé pour tenir des enquêtes au sujet des accusations portées contre des employés du gouvernement dans la Nouvelle-Ecosse; le chiffre de ses émouluments pour ce service; le montant de l'allocation quotidienne fixe (s'il en est) pour ses frais de voyage et de subsistance, avec détails complets; quelle somme a été payée au dit M. Duchemin par le gouvernement ou l'un ou l'autre de ses départements; si quelque compte ou état de comptes a été présenté par M. Duchemin, et n'a pas été soldé; quel est le montant total des comptes présentés; s'il y a d'autres personnes, à part le dit M. Duchemin, chargées de tenir des enquêtes dans la Nouvelle-Ecosse touchant l'ingérence active politique de la part de fonctionnaires de l'Etat, ainsi que leurs noms, et les émoluments de chacune d'elles; combien de commissaires ont été nommés dans toutes les provinces par le gouvernement actuel, ou l'un quelconque de ses départements, aux fins de faire des enquêtes au sujet des accusations d'ingérence politique active de la part de fonctionnaires, et les noms, les adresses, les dates de nomination, les émoluments (y compris les frais incidents) de chacun d'eux. Présentée le 27 mars 1912.—*M. Sinclair*..*Pas imprimée.*

150. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 4 mars 1912,—Copie de tous memoranda, lettres, requêtes, instructions ministérielles ou départementales en la possession du gouvernement ou de l'un de ses départements, se rapportant au prétendu changement de nom du bureau de poste de Blind-River, dans la province d'Ontario. Présentée le 25 mars 1912.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 24—*Fin.*

151. Rapport du ministère du Travail sur les prix de gros en Canada, 1911. Présenté le 28 mars 1912.—*L'honorable M. Crothers*.. .. ..*Pas imprimé.*

152. Résumé des élections générales, 1911. Présenté le 30 mars 1912.. .. ..*Pas imprimé.*

153. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes du 12 février 1912, pour un relevé faisant connaître quelle somme a été dépensée par le gouvernement, depuis le 15 octobre 1911, pour la confection et la réparation des sacs de malle, et pour les garnitures en métal de ces sacs, y compris les cadenas; et quels sont les noms et les adresses des compagnies, fabricants et particuliers à qui des paiements ont été faits, et quelle somme a été payée en chaque instance. Présentée le 29 mars 1912.—*M. Kyte.* *Pas imprimée.*

154. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 17 janvier 1912,—Copie de tous documents relatifs à l'achat et aux réparations du bureau de poste de Berthier-en-haut. Présentée le 1er avril 1912.—*M. Barette*.. .. ..*Pas imprimée.*

155. Noms des commissaires nommés sous l'autorité de la " loi concernant les enquêtes ". (Sénat).. .. ..*Pas imprimés.*

SIXIÈME RAPPORT

DE LA

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS

1911

IMPRIME PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1912

[N° 20d—1912.]

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

L'hon. J. P. MABEE, commissaire en chef.

D'ARCY SCOTT, commissaire adjoint.

L'hon. M. E. BERNIER, sous-commissaire.

JAS. MILLS, commissaire.

S. J. MCLEAN, commissaire.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

TABLE DES MATIÈRES

APPENDICES.

Pour la période écoulée du 1er avril 1910 au 31 mars 1911.

RAPPORT

DE LA

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

A Son Excellence le Gouverneur en conseil:

Conformément aux dispositions de l'article 62 de la loi des Chemins de fer, la Commission des chemins de fer a l'honneur de vous présenter son sixième rapport, couvrant l'exercice clos le 31 mars 1911.

Depuis le dernier rapport de la Commission, la loi des Chemins de fer a été modifiée de façon importante à certains égards en vertu du chapitre 50, 9-10 Edouard VII, intitulé " Loi modifiant la lo des Chemins de fer ", sanctionnée le 4 mai 1910, et aussi par le chapitre 57, 9-10 Edouard VII, intitulé " Loi à l'effet de contrôler les tarifs et les moyens d'exploitation des compagnies de câbles sous-marins, et de modifier la loi des chemins de fer au sujet des télégraphes et des téléphones, et de la juridiction de la Commission des chemins de fer ", sanctionnée le 4 mai 1910.

Voici ces modifications:

9-10 EDOUARD VII.

CHAPITRE 50.

Loi modifiant la loi des Chemins de fer.

(Sanctionnée le 4 mai 1910.)

SA MAJESTÉ, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, décrète:

1. Est abrogé le paragraphe 3 de l'article 56 de la loi des Chemins de fer, chapitre 37 des Statuts revisés, 1906, et remplacé par les paragraphes suivants:—

" 3. Il y a aussi appel des décisions de la Commission à la dite cour sur toute question qui de l'avis de la Commission est une question de droit, pourvu que permission en ait été préalablement obtenue de la Commission au cours d'un mois après qu'a été rendue l'ordonnance ou la décision dont on veut interjeter appel, ou au cours de telle autre période de temps que la Commission dans des circonstances spéciales permettra et après avis donné à la partie adverse énonçant les motifs de l'appel, et ce permis d'appel est à la discrétion de la Commission."

" 3*a*. Cette permission une fois obtenue sous le régime des paragraphes 2 ou 3 du présent article, nul appel ne sera permis s'il n'est porté devant la dite cour dans les trente jours après qu'a été rendue l'ordonnance permettant d'interjeter appel."

2. Est modifiée la dite loi par l'insertion de l'article suivant immédiatement après l'article 59:—

" 59*a*. Lorsque la présente loi exige ou enjoint qu'avant d'entreprendre quelque ouvrage la compagnie doit au préalable obtenir l'approbation de la Commission, et

lorsque pareil ouvrage doit être fait avant le trente et unième jour de décembre mil neuf cent neuf, sans pareille approbation, la Commission doit néanmoins avoir le pouvoir de l'approuver et d'imposer à la compagnie les termes et conditions qu'elle peut juger à propos en l'espèce."

3. Est modifié l'article 121 de la dite loi par l'addition au dit article du paragraphe suivant:—

"2. Les directeurs peuvent aussi, au besoin, établir des règlements et adopter des résolutions au sujet de l'élection ou de la nomination de fonctionnaires de la compagnie, qui ne sont pas nécessairement des directeurs, tels que des vice-présidents de la compagnie, et ils peuvent par ces dits règlements ou ces dites résolutions spécifier comment doit se faire cette élection ou cette nomination, et définir les pouvoirs, les attributions, l'éligibilité et la durée d'office de ces vice-présidents, chacun desquels aura et exercera, subordonnément aux restrictions énoncées dans pareil règlement ou pareille résolution, tous les pouvoirs d'un vice-président élu par les directeurs sous l'empire des dispositions de l'article 116 de la présente loi."

4. Est modifié l'article 246 de la dite loi par l'addition au dit article du paragraphe suivant:—

"5. Une ordonnance de la Commission ne sera pas nécessaire lorsque des fils de télégraphe, de téléphone ou d'éclairage électrique sont posés en travers d'un chemin de fer avec le consentement de la compagnie, et conformément à tous les règlements généraux, plans ou devis adoptés ou approuvés pour ces objets par la Commission."

5. Est modifié l'article 254 de la dite loi par le retranchement des mots "le chemin de fer", à la fin du dit paragraphe, et la substitution en leur lieu et place des mots "l'emplacement de la voie du chemin de fer."

6. Est modifié le paragraphe 7 de l'article 261 de la dite loi par le retranchement des mots "des marchandises", aux troisième et quatrième lignes du dit paragraphe.

7. Est modifié l'article 276 de la dite loi par l'addition au dit article du paragraphe suivant:—

"Sur demande de toute compagnie ou personne, la Commission a le pouvoir d'ordonner que le présent article ne s'appliquera pas à quelques trains particuliers ou à des catégories de trains ou des trains circulant sur quelques parties déterminées du chemin de fer de la compagnie; cependant, nulle pareille ordonnance ne sera rendue à l'égard des trains en cours de garage ou d'aiguillage, ou en mouvement dans les cours ou les têtes de lignes."

8. Est abrogé le paragraphe 4 de l'article 294 de la dite loi et remplacé par le suivant:—

"4. Quand des chevaux, moutons, porcs ou autres bestiaux en liberté, soit sur la voie publique soit autrement, pénètrent sur la propriété de la compagnie, et qu'à raison de ce fait il est causé des dommages à un animal ou par un animal, la personne qui subit ces dommages a droit, sauf s'il y est autrement pourvu dans l'article qui suit, de recouvrer le montant de ces dommages en poursuivant la compagnie devant tout tribunal de juridiction compétente, à moins que la compagnie n'établisse que l'animal était en liberté par suite de la négligence ou de l'acte volontaire ou de la faute de son propriétaire, ou de l'agent de ce dernier, ou de la personne qui avait la garde de cet animal ou de l'agent de cette personne. Néanmoins, rien dans le présent paragraphe ne sera pris ou interprété comme relevant quelque personne des peines imposées par l'article 407 de la présente loi."

9. Est modifié l'article 295 de la dite loi en enlevant les cinq premières lignes du dit article, et leur remplacement par ce qui suit:—

"295. Nulle personne qui subit des dommages qui peuvent être prouvés sous l'autorité du paragraphe 4 de l'article 294 de la présente loi, ou du fait que la compagnie a manqué de se conformer aux dispositions de l'article 254 de la présente loi, n'a droit d'action contre la compagnie pour le recouvrement de ces dommages, s'ils ont été causés par le fait d'une personne quelconque."

10. Est abrogé le paragraphe 1er de l'article 298 de la loi des Chemins de fer, tel que modifié par l'article 9 du chapitre 32 des lois de 1909, et remplacé par le suivant, à titre d'article 298 de la dite loi:—

"298. Toutes les fois que des dommages ont été causés à des biens quelconques par un incendie allumé par une locomotive de chemin de fer, la compagnie qui se sert de cette locomotive, qu'elle soit ou non coupable de négligence, est responsable des dommages ainsi causés et peut être poursuivie, devant toute cour de juridiction compétente, en recouvrement du montant de ces dommages; toutefois, s'il est établi que la compagnie a employé des appareils modernes et efficaces et que, d'ailleurs, elle n'a été coupable d'aucune négligence, la somme totale d'indemnité recouvrable sous le régime du présent article, à la suite d'une ou de plusieurs réclamations pour dommages causés par un ou des incendies allumés par la même locomotive et dans la même occasion, ne devra pas dépasser cinq mille dollars. Toutefois, s'il existe quelque assurance sur les biens détruits ou endommagés, le chiffre total des dommages subis par quelque réclamant à raison de la destruction ou des dommages de ces biens, doit, pour les objets du présent paragraphe, être réduit du montant accepté ou recouvré par ce réclamant ou pour son bénéfice du chef de cette assurance. Nulle action ne peut être intentée à la compagnie à raison de quoi que ce soit dans une police d'assurance ou à raison du paiement de quelque indemnité sous l'empire de cette police. La limite d'un an prescrite par l'article 306 de la présente loi doit compter de la date du jugement final dans toute action intentée par l'assuré pour recouvrer cette indemnité, ou dans le cas de règlement, de la date du récépissé de l'indemnité par l'assuré, selon le cas."

2. Le présent article n'a aucun effet sur les actions pendantes.

11. Est abrogé l'alinéa (*c*) de l'article 341 de la dite loi et remplacé par le suivant:—

"(*c*) le droit d'accorder des permis de circulation gratuite ou des taux réduits de transport à leurs propres fonctionnaires et employés ou à leurs familles, ou à d'anciens employés de quelque chemin de fer ou pour leurs effets et bagages, ou aux membres des législatures provinciales ou aux membres de la presse, ou aux membres de la "Interstate Commerce Commission of the United States" et aux fonctionnaires et au personnel de cette Commission, et pour leurs bagages et équipement, ou à telles autres personnes que la Commission peut approuver ou permettre; ou,"

12. Est modifié le paragraphe 2 de l'article 427 de la dite loi par l'addition de ce qui suit au dit paragraphe: "et ces dommages ne doivent être subordonnés à aucune restriction spéciale, excepté celles expressément prévues par la présente loi ou par toute autre loi".

13. Est abrogé le paragraphe 8 de l'article 4 du chapitre 61 des lois de 1908, et remplacé par le suivant:—

"8. Tous contrats, marchés ou arrangements conclus entre la compagnie et toute autre compagnie, ou toute province, municipalité ou corporation qui a le pouvoir de construire ou de tenir en service un réseau ou une ligne de téléphone ou de télégraphe, soit que ce pouvoir dérive du Parlement du Canada ou autrement, et visant la réglementation et l'échange de communications et de services téléphoniques ou télégraphiques entre leurs réseaux et lignes téléphoniques ou télégraphiques respectifs, ou la division et répartition des taxes de téléphone ou de télégraphe ou d'une manière générale se rapportant à l'administration ou à l'exploitation de l'un ou de plusieurs de leurs réseaux ou de l'une ou de plusieurs de leurs lignes de téléphone ou de télégraphe respectives, en totalité ou en partie, ou d'autres réseaux ou lignes en correspondance, sont subordonnés à l'agrément de la Commission et doivent lui être soumis et être agréés par elle avant que les dits contrats, marchés ou arrangements soient exécutoires."

14. Est modifié l'article 238*a* de la loi des Chemins de fer, tel qu'édicté par l'article 6 du chapitre 32 des lois de 1909, par le retranchement des mots "l'entrée en vigueur de la présente loi", à la deuxième ligne du dit article, et la substitution en leur lieu et place des mots "le dix-neuvième jour de mai mil neuf cent neuf".

15. Est abrogé le paragraphe 4 de l'article 275 de la loi des Chemins de fer tel qu'édicté par l'article 13 du chapitre 32 des lois de 1909, par l'insertion du mot "cinq" après le mot "cent", à la cinquième ligne du dit paragraphe.

CHAPITRE 57.

9-10 EDOUARD VII.

Loi à l'effet de contrôler les tarifs et les moyens d'exploitation des compagnies de coble sous-marins, et de modifier la loi des chemins de fer au sujet des télégraphes et des téléphones et de la juridiction de la Commission des chemins de fer.

(Sanctionnée le 4 mai 1910.)

SA MAJESTÉ, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, décrète:—

1. Est abrogé l'alinéa (*d*) de l'article premier du chapitre 61 des lois de 1908, et remplacé par le suivant:—

"(*d*) "télégraphe" comprend le télégraphe sans fil et le télégraphe électrique sous-marin ou câble sous-marin."

2. Est modifié l'alinéa (*e*) du dit article par addition des mots suivants à la fin du dit alinéa: "ou par une compagnie de télégraphe électrique sous-marin ou câble sous-marin par lequel des dépêches sont transmises du Canada ou au Canada ou à travers le Canada."

3. Est modifié le paragraphe 8 de l'article 4 de la dite loi par insertion des mots "ou de télégraphe" ou des mots "ou télégraphiques" après les mots "téléphone" ou "téléphoniques" partout où se rencontrent ces mots dans le dit paragraphe.

4. Est modifié l'alinéa (*d*) du paragraphe 2 de l'article 5 de la dite loi par addition, à la fin du dit alinéa, des mots "et doit comprendre les dépêches transmises du Canada à tout autre pays au moyen d'un télégraphe électrique sous-marin ou d'un câble sous-marin; ou au Canada de tout autre pays par des moyens pareils ou similaires; ou à travers le Canada, ou dans le Canada ou de toute partie du Canada au moyen de toute ligne de télégraphe électrique sous-marin ou de câble sous-marin faisant le service conjointement avec des lignes terrestres ou par des lignes terrestres faisant le service conjointement avec des lignes de télégraphe sous-marin ou de câble sous-marin, au moyen d'une ligne directe ou autrement".

5. Chaque compagnie à laquelle s'applique la présente loi a quatre mois après l'entrée en vigueur de la présente loi, pour déposer son tarif des taux et en obtenir l'approbation; mais la Commission peut, sur demande appuyée de bonnes et suffisantes raisons, prolonger ce temps pour une période n'excédant pas un an, y compris les dits quatre mois.

6. La présente loi entrera en vigueur sur adoption de dispositions semblables par les autorités compétentes du Royaume-Uni et sur proclamation du Gouverneur en conseil.

SEANCES PUBLIQUES.

Les séances publiques suivantes se sont tenues entre le 1er avril 1910 et le 31 mars 1911.

Province d'Ontario—

Ottawa:—Les 5, 6, 7 et 19 avril; les 3 et 17 mai; les 7, 8, 21, 22 et 26 juin; les 5, 6 et 26 juillet; le 16 août; les 2, 13 et 14 septembre; les 4 et 18 octobre; les 3, 10 et 15 novembre; les 6, 7 et 20 décembre; les 3, 4 et 17 janvier 1911; les 7, 8, 21 et 22 février 1911; les 7, 13, 21 et 28 mars.

Toronto:—Les 19, 20 et 21 mai; les 27, 28, 29 et 30 juin; les 13, 14 et 15 octobre; les 12, 13, 14, 15 et 16 décembre; les 24, 25, 27 et 28 février 1911; les 1er et 2 mars 1911.
Port-Hope:—Le 21 avril.
Port-Arthur:—Le 27 août; le 10 octobre.
Hamilton:—Le 12 octobre.
Belleville:—Le 29 novembre.
Cobourg:—Le 24 mars 1911.

Province de Québec—

Montréal:—Les 28 et 29 avril; le 25 juin; les 1er, 2 et 3 décembre; les 23, 24, 25, 26 et 27 janvier 1911.
Trois-Rivières:—Le 23 juin.
Québec:—Le 24 juin.

Province du Manitoba—

Winnipeg:—Le 12 avril; les 22 et 23 septembre.
Brandon:—Le 26 septembre.

Province de la Saskatchewan—

Régina:—Le 21 septembre.

Province de l'Alberta—

Lethbridge:—Le 15 septembre.
Calgary:—Le 16 septembre.
Edmonton:—Le 19 septembre.

Province de la Colombie-Britannique—

Victoria:—Le 1er septembre.
Vancouver:—Les 5 et 6 septembre.
Nelson:—Le 12 septembre.

Le nombre total des séances publiques a été de 88, et l'on y a entendu 565 demandes. On trouvera à l'annexe " B " une liste de ces dernières, accompagnées des décisions prises à leur sujet. Il n'est pas possible de rapporter, en des limites raisonnables, tout l'ouvrage de l'année, mais, à titre de référence et de renseignements généraux, nous insérons en ce rapport quelques-uns des plus importantes questions qui se sont débattues.

CAISSE DES PASSAGES A NIVEAU.

Conformément aux dispositions de l'article 7, 8-9 Edouard VII, chapitre 32, intitulé " Loi modifiant la loi des chemins de fer ", il a été décrété qu'une somme de $200,000 serait prise annuellement et mise à part, pendant cinq années consécutives à compter du premier jour d'avril 1909, à même le fonds du revenu consolidé, pour aider à assurer au moyen d'ouvrages de protection la sûreté et la commodité du public, aux passages à niveau existant le dit premier jour d'avril; les sommes susdites devant être placées au crédit d'un compte spécial appelé " Caisse des passages à niveau " et employées par la Commission, subordonnément à certaines restrictions énoncées à la dite loi portant modification, uniquement pour le coût (à l'exclusion de l'entretien et du service) de la construction effective des ouvrages destinés aux objets susmentionnés.

Relativement à ces passages à niveau, dont la Commission a eu à s'occuper, elle a émis, du 1er avril 1909 au 31 mars 1911, quatre-vingt-seize ordonnances prescrivant les travaux suivants:—

Cloches électriques	71
Barrières	23
Passages souterrains	19
Ponts au-dessus de la voie	8
Détournements de chemins publics	7
Fermeture de rues	1
Nombre total de passages protégés	129

DEMANDE DE L'ASSOCIATION DES MARCHANDS DE BOIS DU CANADA.

Le 29 décembre 1908, l'Association des marchands de bois du Canada, agissant pour le compte des détenteurs de coupes de bois, des manufacturiers de bois et des expéditeurs du Canada, a demandé à la Commission de rendre, en vertu des articles 315 et 323 de la loi des chemins de fer, une ordonnance rejetant les tarifs sur bois des chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc, Canadian-Northern-Quebec et Canadian-Northern-Ontario, et obligeant les compagnies de rétablir les taux en vigueur au cours de la saison d'été de 1907 et, en même temps, de faire disparaître toutes erreurs ou inconséquences dans les tarifs en vigueur avant le 1er mai 1908, de même que les différences dans les taux, et de ne pas les hausser entre endroits où il en existait deux ou plus pour un même parcours, mais de réduire ces taux des plus élevés au plus bas. On demandait, en outre, que, dans le rétablissement de ces taux et le rajustement des tarifs, tout taux en vigueur pour une destination au Canada, mais non pour une destination sur le territoire américain, ne fût pas plus élevé que celui fixé pour cette destination aux Etats-Unis; aussi, que les compagnies de chemins de fer fissent remboursement, avec intérêt à dater de l'expédition, de tous frais exigés en trop sur tous les bois, etc., dont le prix de transport a été calculé d'après les tarifs en vigueur le 1er mai 1908 ou subséquemment.

Cette demande est venue devant la Commission lors d'une réunion à Ottawa le 6 avril 1909, mais on l'a ajournée au 18 mai 1909. Il y eut alors un peu de discussion, mais l'audition en fut de nouveau fixée au 21 septembre 1909. La cause entendue, le commissaire en chef rendit jugement, renvoyant l'affaire au chef du trafic de la Commission pour savoir de lui "s'il pourrait s'établir un tarif donnant justice aux clients et écartant les défauts dont les compagnies avaient cherché à se débarrasser et qui conservât en même temps les revenus des voituriers sans accroître immodérément leurs recettes", avec la restriction que "s'il survenait l'alternative de rogner d'aucune façon les revenus des compagnies, ou, d'un autre côté, de les augmenter à $4,000 ou $5,000, en tant que les deux parties étaient concernés, la Commission approuverait l'augmentation plutôt que de permettre la réduction, car l'objet du litige portait non sur l'excès des anciens taux, mais uniquement sur le fait qu'ils n'étaient pas équitables, à part certaines questions qui avaient en premier lieu provoqué les difficultés".

Le chef du trafic ayant fait son rapport à la Commission, il fut adressé aux parties intéressées de la part du commissaire en chef le mémoire suivant, portant la date du 20 janvier 1910.

L'ASSOCIATION DES MARCHANDS DE BOIS DU CANADA

VS

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN, LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC, LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN-QUEBEC ET LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN-ONTARIO.

Après avoir été entendue le 21 septembre 1909, cette cause a été renvoyée au chef du trafic de la Commission pour savoir de lui si, d'après son opinion, il pourrait s'établir

un tarif sur le bois n'augmentant pas de façon immodérée les recettes des compagnies de chemins de fer provenant de leur trafic des bois; un tarif équitable pour les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs, et ne contenant pas les inconséquences et les défauts qu'on disait exister dans les tarifs des bois, et que les officiers du trafic avaient cherché à éliminer, d'après les déclarations des représentants des compagnies de chemins de fer lors de la revision de ces tarifs.

Depuis la date de l'audition, M. Hardwell a consacré beaucoup de temps à étudier toutes les circonstances de l'affaire et il a informé la Commission qu'à son avis le tarif ci-dessus spécifié pouvait probablement s'établir, et il en a, à titre d'essai, formulé la base.

Il y a nécessairement une foule de détails se rattachant à la cause qui pourraient se régler au cours d'une discussion non régulière entre les officiers du trafic des compagnies de chemin de fer, le représentant du trafic de l'association requérante et M. Hardwell, et, dans le but de résoudre les propositions que M. Hardwell a à faire, la Commission conseille aux susnommés de tenir une assemblée spéciale au bureau de M. Hardwell à une date au sujet de laquelle on s'entendra avec lui pour le mois prochain.

Il n'a pas été décidé de la question des taux d'exportation, mais, l'audition terminée, on a permis aux compagnies de chemin de fer de faire entendre de nouveaux témoins sur les faits se rapportant à la position prise par elles relativement au retrait des taux d'exportation; et, dès que l'entrevue susmentionnée aura lieu, la Commission entendra tout ce que les compagnies de chemin de fer ou les plaignants désireront lui soumettre sur ce point de la cause relatif aux taux d'exportation.

Janvier, le 20, 1910.

Conformément au mémoire précédent, il a été tenu une réunion spéciale par le chef du trafic, mais on n'est arrivé à aucune conclusion utile, l'Association des Marchands désirant avoir l'ancien tarif et les représentants des chemins de fer ne voulant pas accepter l'échelle projetée par le chef du trafic; de sorte que la question s'est de nouveau discutée à une audience de la Commission tenue le 19 avril 1910 par le chef suppléant de la Commission et le commissaire Mills, et, le 9 mai, le dit chef suppléant rendait jugement, d'accord avec le commissaire Mills.

Pour ce jugement, voir à l'annexe " C ".

Subséquemment, a été émise l'ordonnance suivante, portant la date du 19 avril 1910.

Ordonnance n° 10528.

CONSIDERANT les procédures préalablement prises en cette affaire, la preuve soumise à l'enquête et l'argumentation de la part des conseils pour les requérants et les compagnies de chemin de fer,

IL EST ORDONNE que la demande soit renvoyée, et elle l'est par les présentes, en tant qu'elle se rapporte aux taux énoncés aux dits tarifs sur les bois destinés à des fins domestiques;

ET IL EST DE PLUS ORDONNE à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc et à la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Quebec de publier et produire des tarifs qui seront en vigueur au moins le 15 de juin 1910 et établissant sur les bois d'exportation à Montréal des taux qui seront, en général, inférieurs aux mêmes taux apparaissant aux tarifs susmentionnés.

(Signé) D'ARCY SCOTT.
Commissaire en chef suppléant,
Commission des Chemins de fer du Canada.

Il a été reçu par la Commission une autre plainte de la part de l'Association des Marchands de bois du Canada concernant les taux d'exportation à Montréal sur les

bois et autres produits forestiers. L'affaire est venue devant la Commission lors d'une audience tenue à Ottawa le 20 septembre 1909 par le commissaire en chef suppléant et le commissaire Mills, et jugement fut alors rendu par le premier, d'accord avec le commissaire Mills.—Pour le dit jugement, voir à l'annexe "C".

Conformément à ce jugement, l'ordonnance suivante a été émise, en date du 20 septembre 1910.

Ordonnance n° 12301.

APRES avoir entendu la demande en présence des représentants de l'Association des Marchands de bois du Canada, de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc et de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, et les conseils agissant pour la dite Association des Marchands de bois, la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Quebec, la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc et la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien; la preuve faite et les allégations, ainsi que la lecture des documents produits au soutien de la demande et en faveur des dites compagnies de chemins de fer—

IL EST ORDONNE aux compagnies du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc et du Canadian-Northern-Quebec de publier et produire des tarifs devant entrer en vigueur au moins le 1er janvier 1911, réduisant les taux d'exportation à Montréal sur les bois à partir des endroits en la province de Québec situés au nord et à l'est de la cité de Montréal, de sorte qu'il existe, entre les présents taux de l'intérieur sur les bois destinés à Montréal et les dits taux d'exportation, la même différence qu'il existait entre les anciens taux de l'intérieur et les anciens taux d'exportation.

(Signé) D'ARCY SCOTT,
Commissaire en chef suppléant,
Commission des Chemins de fer du Canada.

TARIFS DES WAGONS-LITS ET DES WAGONS-SALONS.

La question des tarifs des wagons-lits et des wagons-salons en général des compagnies de chemins de fer sujettes à la juridiction de la Commission, a été soumise à l'examen de cette dernière lors d'une réunion tenue à Ottawa le 18 janvier 1910, mais le jugement a été réservé, pour permettre aux compagnies, représentées à cette séance de la Commission, de s'entendre sur une échelle projetée et uniforme des tarifs des wagons-lits et wagons-salons.

La question a de nouveau été considérée à des séances de la Commission tenues à Toronto le 19 mai 1910, et la Commission après avoir entendu l'avocat de la Compagnie du Grand-Tronc, a ordonné à la Compagnie Pullman d'entrer en cause.

Le 28 juin 1910, la question est revenue devant la Commission, à Toronto, et le jugement a de nouveau été réservé, en attendant la décision par l' "Interstate Commerce Commission" des Etats-Unis de la question des taux des wagons Pullman.

L' "Interstate Commerce Commission" ayant accordé une réaudition de la cause de Loftus vs la Compagnie Pullman, et la Commission, ayant lieu de penser qu'une nouvelle enquête dévoilerait de nouveaux faits, a décidé de laisser en suspens la présente demande jusqu'après le jugement de la cause susdite par l' "Interstate Commerce Commission". A la suite de ce jugement, rendu en février 1911, la Commission a approuvé la base suivante des prix de logement dans les wagons-lits et les wagons-salons des compagnies de chemins de fer sujettes à sa juridiction, savoir: A l'est de Calgary, Macleod et Wolf-Creek (G.-T.-P.), Alberta, et y compris ces endroits:

Lits inférieurs, ·006 par mille.
Lits supérieurs, 80 p. 100 du prix du lit inférieur.
Siège en wagon-salon ou wagon-dortoir, un demi-cent par mille.

A l'ouest de Calgary, Macleod et Wolf-Creek, Alberta, et y compris ces endroits:
Lits inférieurs, ·007 par mille.
Lits supérieurs, 80 p. 100 du prix du lit inférieur.
Siège en wagon-salon ou wagon-dortoir, les deux tiers d'un cent par mille.

Taux minimums—
Lit inférieur, $1.50; lit supérieur, $1.25.
Siège en wagon-salon ou wagon-dortoir, 25 cents.

POURVU QUE l'approbation des dits taux à l'ouest de Calgary, Macleod et Wolf-Creek, y compris ces endroits, ne portât d'aucune façon préjudice aux droits de ceux cités en la demande du *Board of Trade* de Vancouver, prétendant que les taux de chemins de fer généralement en vigueur dans l'ouest sont différents pour Vancouver.

NOTE.—Les chiffres donnés plus haut représentent les prix minimums. Lors de l'audition, les compagnies se sont engagées à ne pas augmenter les prix actuels exigés entre les points les plus importants et à ne faire nulle part d'augmentations sensibles à l'est de Calgary, Macleod et Edmonton.

DEMANDE DU "BOARD OF TRADE" DE VANCOUVER; TAUX POUR L'EST *VERSUS* TAUX POUR L'OUEST.

C'est là une demande faite par le "Board of Trade" de Vancouver et se rapportant surtout aux taux du Transcontinental, et, tant qu'il s'agissait du trafic des marchandises, on ne se bornait pas aux taux du trafic intérieur de la Colombie-Britannique à l'ouest des montagnes Rocheuses, mais on voulait voir les taux pour l'est à partir de la côte du Pacifique correspondre aux taux pour l'ouest à partir de la rive est d'un point situé à mi-distance entre les deux côtes. Ceci portait la demande à l'est des montagnes et faisait pratiquement revivre la cause de *The Vancouver Eastbound* vs *The Vancouver Westbound,* jugée par la Commission en 1907, sauf que le point de base pour l'ouest était déplacé de Winnipeg à Fort-William, où cesse la concurrence avec les taux du transport par eau.

Le 18 mai 1910, un mémoire de la part du commissaire en chef était transmis au secrétaire du "Board of Trade" de Vancouver et à la Compagnie du Pacifique-Canadien.—On trouvera ce mémoire à l'annexe "C".

La demande devait s'instruire en une audience de la Commission tenue à Vancouver le 5 septembre 1910, mais, sur entente des avocats du requérant et de la Compagnie du Pacifique-Canadien, l'audition fut remise à une séance que tiendrait la Commission à Montréal en janvier 1911.

Cette séance fut fixée au 23 janvier 1911, à Montréal, et la circulaire suivante fut adressée à toutes les parties intéressées:

" Cher monsieur,—

Dossier 13857—Re Taux de l'ouest par mille pour le transport des grains.

" J'ai instruction de vous informer que les compagnies du Pacifique-Canadien,
" du Canadian-Northern et du Grand-Tronc-Pacifique ont reçu avis que, lors d'une
" séance qui se tiendra à Montréal le 23 janvier 1911, le "Board of Trade" de Van-
" couver fera la demande d'une ordonnance enjoignant entre autres choses à la Com-
" pagnie du Pacifique-Canadien d'avoir à cesser d'exiger sur le grain de l'Alberta
" allant à la côte du Pacifique des taux différents, si on les compare à ceux de Port-
" Arthur et de Fort-William, et que les compagnies seront requises de justifier les
" taux de leur tarif de tant par mille sur le grain et les produits du grain, taux

"qu'elles exigent maintenant pour des consignations locales dans le territoire qui "s'étend du lac Supérieur aux Montagnes."

Votre dévoué serviteur,

A. D. CARTWRIGHT, *secrétaire,*
Commission des Chemins de fer.

Après une longue discussion à l'audience tenue à Montréal, l'affaire a été ajournée *sine die,* l'avocat du "Board of Trade" de Vancouver devant notifier la Commission lorsqu'il serait prêt à procéder en sa demande.

PROTECTION AUX EMPLOYES DES TRAINS.

Le département d'exploitation de la Commission lui ayant signalé un accident dans lequel s'était fait tuer instantanément un serre-frein, qui s'était frappé contre la toiture d'une remise paraneige, alors qu'il était monté sur un wagon à meubles du Northern-Pacific, occupé à appliquer les freins, la Commission, sur la recommandation de son chef d'exploitation de faire installer des avertisseurs auprès des remises paraneige comme suppléments de précaution pour les employés des trains, a émis l'ordonnance suivante en date du 19 juillet 1910.

Ordonnance n° 11267.

APRES investigation par un inspecteur de la Commission sur la cause ou les causes de l'accident, et sur le rapport et la recommandation du chef de l'exploitation de la Commission—

IL EST ORDONNE CE QUI SUIT:

1. Lorsqu'une ligne de chemin de fer à vapeur, ou tout embranchement ou portion de ce chemin de fer, exploité par une compagnie sujette à l'autorité législative du Parlement du Caiada, passe par ou sous un tunnel, une remise paraneige, un pont ou une autre construction dont la hauteur perpendiculaire entre la base des rails et la partie la plus basse de ce tunnel, de cette remise, de ce pont ou de cette autre construction est de moins de vingt-deux pieds six pouces, suivant les dispositions de la loi des chemins de fer, la dite compagnie de chemin de fer devra, avant le 1er janvier 1911, installer un avertisseur convenable de chaque côté, et à une distance de pas moins de cent pieds, de ce tunnel, de cette remise ou de cette autre construction.

2. L'ordonnance de la Commission n° 10591, émise à ce propos et datée du 9 mai 1910, est par le présent rescindée.

D'ARCY SCOTT,
Commissaire en chef suppléant,
Commission des Chemins de fer du Canada.

CARTES D'ABONNEMENT.

Demande a été faite à la Commission par la municipalité de Brampton pour l'émission d'une ordonnance, en vertu de l'article 318 de la loi des chemins de fer, enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de fournir aux personnes voyageant quotidiennement entre Brampton et Toronto, Ontario, des taux similaires à ceux accordés aux personnes voyageant de même façon entre d'autres localités suburbaines et Toronto; et pour l'émission d'une ordonnance, d'après l'article 323, rejetant les taux alors exigés par le Grand-Tronc des personnes voyageant ainsi Grand-Tronc entre Brampton et Toronto; ainsi que pour l'émission d'une ordonnance suivant l'article 341, enjoignant d'émettre des billets d'abonnement sur la ligne du

Grand-Tronc entre Brapton et Toronto; ainsi que pour l'émission d'une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc de cesser d'avoir des taux d'abonnement différents entre Brampton et d'autres localités, contrairement aux dispositions de l'article 315 de la loi des chemins de fer. Cette demande a été présentée à la Commission lors d'une séance tenue à Toronto le 25 mai 1910, en même temps qu'une demande semblable de la part de la cité de Toronto pour forcer la compagnie du Grand-Tronc et celle du Pacifique-Canadien à émettre des cartes d'abonnement aller et retour entre la dite cité et les municipalités suburbaines comprises en un certain rayon, et pour l'émission d'une ordonnance obligeant les chemins de fer de cesser d'établir des différences injustes entre la cité de Toronto et d'autres villes aussi ou plus importantes relativement aux taux exigés entre la cité et la banlieue, et d'avoir à cesser de faire ces distinctions injustes entre les villes d'Oakville et de Streetsville, et celles de Brampton, Whitby ou Oshawa, ou d'autres municipalités semblablement situées.

Après avoir entendu toutes les parties, le commissaire en chef de la Commission a rendu jugement, renvoyant la demande.—On trouvera le jugement à l'annexe " C ".

Rapports sur les accidents survenus aux croisements de chemins de fer.

Cette question étant venue devant les commissaires lors du rapport de son chef du mouvement, lequel suggérait qu'une circulaire fût adressée à toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission, demandant que certains renseignements fussent donnés lorsqu'elles feraient rapport sur les accidents survenus aux croisements de chemins de fer, la Commission après mûre délibération, a ordonné que la circulaire suivante soit adressée à toutes les compagnies de chemins de fer soumises à sa juridiction.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA,
OTTAWA, 7 mars 1911.

Circulaire n° 60—

Re *les rapports sur les accidents aux croisements de chemins de fer, article 292 de la loi des chemins de fer.*

Je suis chargé de vous dire que la Commission des Chemins de fer du Canada désire que, à partir du 1er avril 1911, les compagnies de chemins de fer fournissent, en faisant rapport sur les accidents aux croisements des chemins de fer, les renseignements additionnels suivants, savoir: le temps et la date auxquels des ordres ou instructions ont été donnés par la compagnie, conformément à l'article 13, chapitre 32, 8-9 Edouard VII et ses amendements, défendant aux trains ou wagons de la compagnie d'aller à une vitesse de plus de dix milles à l'heure en passant sur les dits croisements.

Par ordre de la Commission,
A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

Les renseignements demandés dans la circulaire ci-dessus seront d'une grande utilité aux inspecteurs de la Commission pour déterminer si les compagnies de chemin de fer se sont conformées à l'article 292 de la loi.

FORMULES DE CONTRATS EN USAGE PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER EN CE QUI CONCERNE LEURS SERVICES DE TRANSPORT DES MARCHANDISES ET DES VOYAGEURS.

Relativement à la question ci-dessus. l'on remarquera qu'en date du 17 octobre 1910 la Commission a rendu une ordonnance (n° 195) approuvant et permettant tem-

porairement l'usage des formules de contrats employées par les compagnies de chemins de fer y mentionnées jusqu'à ce qu'elle prescrivît et en ordonnât autrement. Cette ordonnance est restée en vigueur depuis cette date, et l'attention de la Commission ayant été appelée sur une formule déraisonnable de contrat, l'une des formules approuvées par cette ordonnance, après mûre délibération, a publié la circulaire n° 61, qui a été adressée à toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission. Ci-suit la circulaire dont il est question:

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA,
OTTAWA, 24 février 1911.

Circulaire n° 61—

Dossier 16749. Re *formules de contrats en usage par les compagnies de chemins de fer relativement à leur service de transport des marchandises et des voyageurs.*

Je suis chargé de vous demander que votre compagnie produise sans délai pour l'usage de la Commission des copies de toutes les formules de contrats dont vous vous servez relativement à votre service de transport des marchandises et des voyageurs.

Je suis chargé aussi de vous demander qu'en produisant ces formules, vous les numérotiez, et que vous y attachiez un bordereau des dites formules (séparément pour les marchandises et les voyageurs) les désignant par leur numéro, ainsi que par le nom et la description de chacune d'elles.

La Commission remarque que, dans l'ensemble, un grand nombre de ces formules lui ont été soumises en 1904-5, et sont en liasses dans le département du trafic de la Commission; mais, comme certaines d'entre elles peuvent être tombées en désuétude, tandis que d'autres peuvent avoir été modifiées, la Commission désire obtenir des liasses nouvelles complètes.

Par ordre de la Commission,
A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

Aussitôt que vous vous serez rendu aux exigences de la circulaire ci-dessus, la Commission s'occupera de nouveau de cette question.

PASSAGES A NIVEAU.

La protection des passages à niveau est un sujet auquel la Commission et sa division du mouvement ont porté beaucoup d'attention; et la Commission, à la suggestion du chef du mouvement, a publié la circulaire suivante en date du 31 août 1910, laquelle a été expédiée à toutes les compagnies de chemins de fer soumises à sa juridiction.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA,
OTTAWA, 31 août 1910.

Circulaire n° 52—

Croisements à niveau d'une voie de chemin de fer par une autre voie de chemin de fer.

CHER MONSIEUR,—Je suis chargé de vous demander de préparer et de fournir dans les soixante (60) jours un relevé indiquant séparément pour chaque division, ou chaque district sur votre chemin de fer, le nombre de passages à niveau sur vos lignes ou sur celles d'autres compagnies, exploitées par moteur électrique ou à vapeur. Le

relevé devrait aussi indiquer quel genre de protection il y a maintenant à ces passages,—Si l'appareil d'enclenchement est complet ou à demi-enclenchement, et si les appareils de déraillement sont placés dans une seule ou dans les deux voies formant le croisement.

Bien à vous,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire C.C.F.

Un grand nombre de réponses à cette circulaire ont été reçues, et la division du mouvement de la Commission s'occupe actuellement de cette affaire.

ECLAIRAGE AU BLAUGAS DES VOITURES DES TRAINS DE VOYAGEURS.

La Commission a d'abord été saisie de cette question lors de la requête faite par la Compagnie Blaugas du Canada, Limitée, de Montréal, à l'effet d'obtenir une ordonnance lui permettant d'utiliser le blaugas pour l'éclairage des voitures des trains de voyageurs. Après que la division du mouvement de la Commission eût fait son rapport sur ce gaz, et que l'analyste en chef du gouvernement fédéral, à la demande de la Commission, eu eût fait l'examen et l'analyse, la requête fut prise en considération par celle-ci au cours d'une séance tenue à Ottawa le 9 décembre 1910, alors qu'elle a rendu l'ordonnance suivante, qui a été adressée à tous les chemins de fer à vapeur soumis à sa juridiction.

Ordonnance n° 2542.

EN VERTU des pouvoirs conférés à la Commission par les articles 30 et 269 de la loi des chemins de fer, et de tous les autres pouvoirs par elle exercés à cet effet,

IL EST ORDONNE

1. Que le gaz généralement appelé Blaugas peut être utilisé pour l'éclairage des wagons des trains de voyageurs, sujet aux termes et conditions suivants, savoir:—

(*a*) Le gaz devra être placé en dessous des wagons dans des réservoirs semblables à ceux en usage maintenant pour le gaz Pintsch et le gaz acétylène du commerce; les réservoirs devront être éprouvés et trouvés imperméables à une pression de 300 livres au pouce carré, et subir cette épreuve sans déformation.

(*b*) Le maximum de pression effective sera de 150 livres au pouce carré.

(*c*) Tout réservoir de gaz fixé à un wagon de chemin de fer devra être percé de six trous de trois huitièmes, fraisés de sept huitièmes de pouce de diamètre et un huitième de pouce de profondeur, dans lesquels des disques de laiton devront être étamés et soudés; les dits disques devront soutenir une pression de 200 livres au pouce carré et les réservoirs devront être fixés aux wagons de manière que les disques se trouvent en dessus, tel qu'indiqué sur le plan en bleu annexé, marqué " A ". Les trous devront être placés tel que décrit au plan marqué " B ".

2. Qu'en outre de ce qui précède tout réservoir fixé à un wagon de chemin de fer devra être muni d'une soupape de sûreté très forte et fermement assujettie à chaque réservoir.

3. Que les accessoires nécessaires à l'installation du dit système devront comprendre—

(*a*) Un manomètre muni d'un cadran indiquant soit d'une livre à trois cents livres, ou par atmosphère de zéro à quinze atmosphères, afin de démontrer exactement la pression du gaz.

(*b*) Une soupape de recharge attachée à la manche du poste de rechargement.

(*c*) Une soupape de détente variable pour réduire la pression du gaz contenu dans le réservoir avant son entrée dans les principaux conduits ou dans les lampes du wagon.

4. Que tous les conduits entre les soupapes de détente variable et les soupapes de sûreté soient d'acier ou de fer très forts et sans soudure; et que tous les coudes, pièces sûreté soient de métal très fort: Pourvu que des ajustages en cuivre très forts avec rebord puissent être utilisés au lieu de ces accessoires.

5. Que les tuyaux de haute pression et les ajustages soient filetés avec soin avant d'être ajustés; le filetage des tuyaux devant être étamé après avoir été vissé et les tuyaux ressués aux ajustages.

6. Que l'on se serve des tuyaux réglementaires pour relier le côté de basse pression de la soupape de détente variable avec les lampes du wagon; et que le robinet des tuyaux principaux, pour admettre ou chasser le gaz, soit placé à l'intérieur de chaque wagon dans un endroit à la main et en vue.

7. Que l'on se serve d'eau de savon pour les fuites de gaz, et qu'il ne soit pas permis de se servir d'allumettes ni de torches à cet effet.

8. Que des règlements imprimés définissant et expliquant le fonctionnement du système soient affichés à l'intérieur de chaque wagon, près du robinet des tuyaux principaux, et qu'une clé de soupape de réservoir, une clé de robinet de la ligne principale, et toutes les autres clefs qui peuvent être nécessaires au fonctionnement et à l'opération de cet appareil, soient données à chaque conducteur et à chaque serre-frein, qui devront les porter constamment sur eux pendant qu'ils sont de service et chargés d'un train ou de wagons munis de cet appareil; et que les règlements affichés en conformité de cet article fassent mention du fait que ces clefs sont en la possession du conducteur et de chaque serre-frein sur les dits trains ou wagons.

9. Que tous les wagons éclairés par ce système soient mis sous la surveillance d'un employé compétent et digne de confiance de la compagnie de chemin de fer se servant de ce système;—chaque tel employé devant recevoir des instructions spéciales relativement au bon fonctionnement du dit système.

D'ARCY SCOTT,
Sous-commissaire en chef,
Commission des Chemins de fer du Canada.

REGLEMENTS POUR L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER ELECTRIQUES.

Relativement aux règlements pour l'exploitation des chemins de fer électriques soumis à la juridiction de la Commission, celle-ci, se basant sur le rapport de son chef du mouvement, a adressé la circulaire suivante à tous ces chemins de fer électriques.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA,
OTTAWA, 9 mars 1911.

Circulaire n° 62—

Règlements pour l'exploitation des chemins de fer électriques.

CHER MONSIEUR,—Le chef du mouvement de la Commission a été appelé récemment à faire un rapport sur les règlements soumis par plusieurs lignes de chemins de fer électriques au Canada pour l'exploitation de leurs chemins de fer respectifs, et y trouve des divergences notables.

Je suis par conséquent chargé de demander que tous les chemins de fer électriques sous la juridiction de la Commission nomment un comité conjoint pour s'occuper de

la compilation de règlements appropriés à l'exploitation de chemins de fer électriques, à voie simple et à voie double. Ce code, une fois compilé, sera soumis à l'approbation de la Commission, ou, si le comité nommé par les divers chemins de fer le désire, des représentants de la Commission rencontreront ce comité à une date et dans un endroit à être fixés par la Commission, et l'aideront à compiler un code.

La Commission désire être mise au courant du personnel du comité, et savoir quand il espère être en état de soumettre le code uniforme ci-dessus suggéré.

Bien à vous,
A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

Il est à remarquer que la Commission a déjà traité de la question d'un code uniforme régissant l'exploitation des chemins de fer à vapeur en Canada, et que, suivant la circulaire ci-dessus, elle s'occupera, à une date aussi rapprochée que possible, de la question des règlements uniformes pour les chemins de fer électriques.

TRAFIC LOCAL D'UN PORT A L'AUTRE.

La question du trafic local d'un port à l'autre ayant été prise en considération par la Commission, et celle-ci l'ayant renvoyée à son officier en chef du trafic, a émis la circulaire suivante:—

Commission des Chemins de fer du Canada,
Ottawa, 15 février 1911.

Circulaire n° 59—

Re *le trafic local d'un port à l'autre.*

Cher monsieur,—L'intention du Parlement du Canada était probablement que les marchandises transportées entièrement par des navires spécifiés dans l'article 7, et dont on fait le commerce local entre les ports du Canada, et formant une catégorie distincte des marchandises d'entier parcours transportées par le navire sur une distance considérée comme faisant partie d'une route ininterrompue par terre et par eau, devraient être soumises aux articles de la loi des chemins de fer qui se rapportent au tarif. S'il en est ainsi il devient nécessaire que ce transport des marchandises et de voyageurs tombe sous le coup des tarifs réglementaires, et, comme le trafic dont il s'agit est soumis aux articles de l'acte relatif aux péages "en tant qu'ils sont applicables", il semblerait nécessaire que ces tarifs spécifiassent les prix de transport maximums par mille devant être payés pour toutes les distances, ou que ces distances soient désignées par blocs ou groupes.

Ce qui semble nécessaire, c'est de produire la liste des prix maximums réglementaires pour le transport des marchandises et des voyageurs d'un port à l'autre seulement, la distance en milles statutaires devant également figurer dans ce tableau.

Si votre compagnie ne partage pas les vues ci-dessus exprimées, la Commission, sur demande, sera heureuse de fixer une date pour entendre les arguments de vos avocats.

Bien à vous,
A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

La circulaire ci-dessus a été envoyée aux compagnies suivantes, savoir:—

La Cie du chemin de fer Dominion-Atlantic.
La Cie du chemin de fer Algoma-Central et Baie-d'Hudson.
La Cie du chemin de fer Niagara, Ste-Catherine et Toronto.
Les compagnies Grand-Tronc-Pacifique et Pacifique-Canadien.

Des réponses ayant été reçues à la dite circulaire, et le sujet ayant été porté de nouveau à la connaissance de la Commission, celle-ci a adopté comme amendement la circulaire suivante, devant être envoyée aux dites compagnies de chemins de fer.

28 mars 1911.

Amendement n° 1 à la circulaire n° 59.

Re *trafic local d'un port à l'autre.*

CHER MONSIEUR,—Relativement à la circulaire n° 59 émise par la Commission, en date du 15 février 1911, *re* le trafic local d'un port à l'autre, je suis chargé de vous dire que la Commission a pris ce sujet en délibération; et qu'elle a décidé qu'en vue des obstacles que rencontreront les compagnies faisant le trafic d'un port à l'autre en concurrence avec le petit cabotage qui ne tombe pas sous le coup de la loi, elle est d'avis que les besoins du moment n'exigent pas l'application de l'article 7 de la loi des chemins de fer.

Bien à vous,
A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

INSPECTION DES CHAUDIERES A VAPEUR DES LOCOMOTIVES.

Le sujet de l'inspection des chaudières des locomotives ayant occupé l'attention du chef du mouvement de la Commission, M. A. J. Nixon, de concert avec l'inspecteur Jas. Ogilvie, du personnel de l'exploitation, et la Commission ayant été saisie d'un brouillon de l'ordonnance devant être rendue comme résultat de leurs recherches conjointes, a envoyé la circulaire suivante en date du 22 décembre 1910:

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA,
OTTAWA, 22 décembre 1910.

Circulaire n° 57—

Inspection des chaudieres à vapeur de locomotives.

CHER MONSIEUR,—Je vous soumets un brouillon des règlements proposés pour l'inspection, l'épreuve et le lavage des chaudières de locomotives, et dois vous dire que la Commission est disposée à entendre l'opinion des compagnies de chemins de fer relativement à ce sujet aux séances qu'elle doit tenir au palais de justice, dans la ville de Montréal, P.Q., le lundi 22 janvier 1911.

Bien à vous,
A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

REGLEMENTS POUR L'INSPECTION, L'EPREUVE ET LE LAVAGE DES CHAUDIERES DE LOCOMOTIVES.

I. CONSTRUCTION GÉNÉRALE ET PRESSION DE SÛRETÉ.

Le mécanicien en chef de chaque compagnie de chemin de fer sera tenu responsable des plans généraux, de la construction, et de l'inspection des chaudières de locomotive sous sa surveillance. La pression de sûreté de chaque chaudière de locomotive sera déterminée par le mécanicien en chef de la compagnie ou par un ingénieur-méca-

nicien compétent sous sa direction. La pression de sûreté devra être déterminée d'après les calculs faits des diverses parties de la chaudière après que le modèle général de celle-ci ainsi que la qualité du travail et la condition de la chaudière auront été étudiés à fond.

II. INSPECTION DE L'INTÉRIEUR DE LA CHAUDIÈRE.

(*a*) *Date de l'inspection.*—L'intérieur de chaque chaudière devra être inspecté à fond avant que la chaudière soit mise en service, et aussi chaque fois qu'un nombre suffisant de tubes auront été enlevés pour permettre cet examen.

(*b*) *Enlèvement des tubes.*—Tous les tubes devront être enlevés au moins une fois tous les deux ans et demi et tout l'intérieur de la chaudière devra être inspecté. Après que les tubes auront été enlevés le dépôt devra être enlevé et l'intérieur devra être complètement nettoyé.

(*c*) *Mode d'inspection.*—Tout l'intérieur de la chaudière doit être examiné afin de se rendre compte des fissures, des piqûres et des rainures. Le bord des tôles, tous les recouvrements, coutures, et les endroits où des fentes ou autres défectuosités sont sujettes à se produire, ou qu'un examen extérieur peut avoir indiquées, devront être inspectés très minutieusement. L'on devra voir à ce que les liens et les étais soient serrés, à ce que les boulons soient bien tenus en place, et à ce que chacun de ces parties soit en état de supporter sa part de tension.

(*d*) Toute chaudière dans laquelle il se produit des fentes devra être retirée du service et réparée parfaitement avant d'être déclarée en état satisfaisant.

(*e*) *Couture à joint superposé.*—Toute chaudière ayant des coutures longitudinales sans plaques de renfort devra être examinée avec un soin tout particulier, afin d'y découvrir les rainures ou fentes qui pourraient exister sur le bord des coutures.

III. INSPECTION DE L'EXTÉRIEUR DE LA CHAUDIÈRE.

La chemise et le revêtement devront être enlevés au moins une fois tous les trois ans, et aussi quand l'inspecteur le jugera à propos ou nécessaire pour faire une inspection complète de la chaudière.

IV.—ÉPREUVE DES CHAUDIÈRES.

(*a*) *Temps de l'épreuve.*—Chaque chaudière, avant d'être affectée au service, et au moins une fois tous les douze mois après cela, devra être soumise à une pression hydrostatique de 25 pour 100 au-dessus de la pression de fonctionnement à la vapeur et devra être indiquée par un manomètre étalon.

(*b*) *Enlèvement de la calotte du dôme.*—Avant l'épreuve hydrostatique la calotte du dôme et le tuyau d'admission doivent être enlevés et la surface de l'intérieur ainsi que les raccords de la chaudière doivent être examinés aussi complètement que les circonstances le permettent.

(*c*) *Le contremaître devra assister aux épreuves.*—Quand les chaudières sont éprouvées par la pression hydrostatique, le contremaître de l'usine chargé de la réparation des chaudières, ou un chaudronnier compétent à ce autorisé, assistera personnellement et aidera l'inspecteur dans son examen.

(*d*) *Réparations et épreuve par la vapeur.*—Quand toutes les réparations nécessaires ont été terminées, l'on chauffera la chaudière et la pression par la vapeur sera élevée à pas moins que le maximum requis pour son fonctionnement.

V.—ÉPREUVE DES BOULONS D'ENTRETOISE.

(*a*) *Temps de l'épreuve des boulons rigides.*—Tous les boulons d'entretoise devraient être éprouvés au moins une fois chaque mois, et nulle chaudière ne devra, dans aucune circonstance, être utilisée pour une période de plus de trois mois sans qu'une inspection complète ne soit faite des boulons d'entretoise. Les boulons d'entretoise seront éprouvés aussi après chaque épreuve hydrostatique, et un rapport exact de tous les boulons d'entretoise brisés ou enlevés devra être fait tel qu'ordonné sur les formules n[os] 4 et 5, lesquelles devront être en tout temps accessibles à l'inspecteur; les dites formules seront tenues en liasses sous la garde du mécanicien en chef.

(*b*) *Mode d'épreuve des boulons rigides.*—L'inspecteur devra frapper chaque boulon du côté du foyer et juger par le son ou la vibration de la plaque quels sont les boulons brisés. Si des épreuves des boulons d'entretoise sont faites lorsque la chaudière est remplie d'eau, il ne devra pas y avoir une pression de moins de cent livres dans la chaudière. Ceci produira une tension suffisante sur les boulons d'entretoise pour opérer la séparation des parties de ceux qui sont rompus. Si la chaudière n'est pas sous pression, l'épreuve peut être faite après avoir fait égoutter toute l'eau de la chaudière, et dans ce cas la vibration de la plaque indiquera les parties brisées. La dernière épreuve est la préférable.

(*c*) *Mode d'éprouver les boulons flexibles.*—On enlèvera la tête à tout boulon d'entretoise flexible dont la tête paraît à l'extérieur, au moins une fois l'an, et aussi quand l'inspecteur le jugera désirable afin de faire à fond l'inspection des boulons. Les plaques de tête du foyer devraient aussi être examinées au moins une fois par mois, afin de découvrir tout bombement ou indice de boulons brisés.

(*d*) *Boulons d'entretoise brisés.*—Nulle chaudière ne devra rester au service lorsque deux boulons d'entretoise seront brisés l'un à côté de l'autre dans n'importe quelle partie du foyer, ni quand trois boulons ou plus seront brisés dans un cercle de quatre pieds de diamètre.

(*e*) *Trous de regard.* Tous les boulons d'entretoise ayant moins de huit pouces posés subséquemment, à l'exception des boulons flexibles, devront avoir des trous de regard de 3/16 de pouce de diamètre sur 1¼ de pouce ou plus au bout extérieur. Ces trous doivent être tenus ouverts en tout temps, excepté en cas d'urgence. Tous les boulons d'entretoise ayant moins de huit pouces, à l'exception des boulons flexibles, devront être percés quand la locomotive est à l'usine pour les grosses réparations ou dans une autre occasion propice, et ce travail doit être complété avant.

(Voir note au bas de la page 25.)

VI. MANOMÈTRES INDICATEURS DE LA PRESSION DE LA VAPEUR.

(*a*) *Situation du manomètre.*—Toutes les chaudières auront au moins un manomètre qui indiquera exactement la pression effective. On aura soin de placer le manomètre dans un endroit raisonnablement frais, particulièrement dans le cas de manomètres placés sur l'arrière des chaudières.

(*b*) *Siphons.*—Chaque manomètre aura un siphon d'une capacité suffisante pour empêcher la vapeur de pénétrer dans le manomètre. Le raccord des tuyaux entrera directement dans la chaudière, et sera maintenu imperméable à la vapeur entre le siphon et le manomètre.

(*c*) *Temps des épreuves.*—Les manomètres à vapeur devront être éprouvés au moins une fois par mois, et nulle chaudière ne devra en aucune circonstance être en service plus de trois mois sans qu'une épreuve complète ne soit faite du manomètre indicateur de la pression de la vapeur.

VII. SOUPAPES DE SÛRETÉ.

(*a*) *Nombre et capacité.*—Toute chaudière sera munie d'au moins deux soupapes de sûreté, la capacité desquelles devra être suffisante pour empêcher, en toutes conditions de service, une accumulation de pression de plus de 5 pour 100 au-dessus de la pression de vapeur permise.

(*b*) *Pose des soupapes.*—Les soupapes de sûreté seront ajustées au moyen d'une jauge de façon à s'ouvrir soudain à une pression de pas plus de cinq livres au-dessus de la pression de vapeur permise, la jauge devant, en tous cas, être éprouvée sur une jauge étalon avant que les soupapes de sûreté soient ajustées ou qu'un changement quelconque soit fait dans leur ajustage. En ajustant des soupapes de sûreté le niveau de l'eau dans la chaudière ne doit pas être au-dessus du robinet-jauge le plus élevé.

(*c*) *Temps de l'épreuve.*—Les soupapes de sûreté devraient être éprouvées sous vapeur au moins une fois par mois, et nulle chaudière ne devra, en aucune circonstance, être en service plus de trois mois sans qu'une épreuve parfaite ne soit faite des soupapes de sûreté.

VIII. INDICATEURS DU NIVEAU DE L'EAU ET ROBINETS-JAUGES.

(*a*) *Nombre et situation.*—Toute chaudière devra être munie d'au moins un indicateur du niveau de l'eau et de trois robinets-jauges. Le robinet-jauge le plus bas et le degré le moins élevé sur l'indicateur du niveau de l'eau ne devront pas être à moins de trois pouces au-dessus de la partie la plus élevée du ciel du fourneau.

(*b*) *Soupapes de l'indicateur du niveau de l'eau.*—Tous les indicateurs du niveau de l'eau devront être munis de deux soupapes ou robinets d'interception, l'un au raccord supérieur, l'autre au raccord inférieur de la chaudière, et aussi d'un robinet de purge construit et placé de façon qu'il puisse être ouvert et fermé facilement à la main.

(*c*) *Temps du nettoyage.*—Tous les robinets-jauges et les robinets indicateurs du niveau de l'eau devront être enlevés et nettoyés en ôtant toutes les écailles et sédiments lors du lavage de la chaudière.

IX. TAMPONS DES TUYAUX DE CHALEUR.

(*a*) *Tampons prohibés.*—Nulle chaudière qui a un ou plus d'un tuyau de chaleur fermé aux deux bouts par un tampon ne restera en service, à moins que les tampons ne soient solidement reliés par une tige de fer de pas moins de $\frac{5}{8}$ de pouce de diamètre.

X. LAVAGE DES CHAUDIÈRES.

(*a*) *Temps du lavage.*—Toute chaudière devra être lavée avec soin pas moins d'une fois en trente jours.

(*b*) *Enlèvement des tampons.*—Quand les chaudières sont lavées, tous les tampons de purge, noix et rondelles doivent être enlevés.

NOTE.—Les demandes des compagnies de chemins de fer désirant ne pas se servir de boulons d'entretoise, tant en ce qui concerne la fréquence des épreuves qu'en ce qui concerne de la Commission que l'on apporte un soin tout particulier à faire faire l'épreuve des boulons d'entretoise, tant en ce qui concerne l fréquence des épreuves qu'en ce qui concerne le choix des inspecteurs.

(*c*) *Tubes dans lesquels circule l'eau.*—Une attention spéciale devra être portée aux culottes et cuissards, afin de voir à ce qu'ils soient exempts de toute écaille et de tout sédiment.

(*d*) *Archives de bureau.*—Un procès-verbal fidèle de tout lavage de chaudière sera tenu dans les bureaux de la compagnie de chemin de fer. Les renseignements suivants devront y être donnés le jour ou aura lieu le lavage:——

1. Le numéro de la locomotive.
2. Date du lavage.
3. Déclaration à l'effet que la chaudière a été lavée.
4. Signature du laveur des chaudières ou de l'inspecteur des chaudières.
5. Déclaration à l'effet que les robinets-jauges et indicateurs de niveau de l'eau ont été enlevés et nettoyés.
6. Signature de l'inspecteur des chaudières ou de l'employé qui a enlevé et nettoyé les robinets.

XI. FUITES DE VAPEUR.

(*a*) *Fuites sous le revêtement.*—Si une fuite sérieuse se produit sous le revêtement, on devra faire un examen et localiser la fuite. Si l'on constate qu'elle est due à une fissure dans l'enveloppe ou à une autre défectuosité quelconque qui diminue la sécurité, la chaudière devra être mise hors de service immédiatement et réparée avec soin avant qu'un rapport soit fait à l'effet qu'elle est dans un état satisfaisant.

(*b*) *Fuites en avant du mécanicien.*—Toutes les soupapes, robinets, joints, étais, boulons et coutures devront être dans un état de réparation tel qu'ils ne laisseront jamais sortir de vapeur en avant du mécanicien, ce qui obscurcirait sa vue.

XII. PRODUCTION DES RAPPORTS.

(*a*) *Carte de devis.*—Une carte de devis, formule n° 2, contenant les résultats des calculs faits pour déterminer la pression effective et autres données nécessaires sera déposée au bureau du chef du mouvement à Ottawa pour chaque chaudière de locomotive. Une copie sera aussi déposée au bureau du mécanicien en chef chargé de la surveillance de la locomotive. Chaque carte de devis sera vérifiée par l'ingénieur ayant fait les calculs, et sera approuvée par le mécanicien en chef. Ces cartes seront déposées aussi promptement que le permettront l'examen parfait et les calculs exacts. Là où des dessins fidèles des chaudières peuvent être obtenus, les données pour la carte de devis, formule n° 2 peuvent être tirées des dessins, et ces cartes de devis devront être complétées et expédiées avant   , à moins que des raisons satisfaisantes ne puissent être données démontrant pourquoi il devrait y avoir une prolongation de délai. Là où des dessins fidèles ne peuvent pas être obtenus, il faudra se procurer les données requises à la première occasion où l'on fait des réparations générales ou lorsqu'on enlève les tubes. Les cartes de devis doivent être envoyées dans le cours d'un mois après que l'examen a été fait, et tous les examens doivent être complétés et les cartes de devis doivent être produites avant   , les tubes devant être enlevés, si cela est nécessaire, afin de permettre que l'examen soit fait avant cette date.

(*b*) *Certificats d'inspection.*—Pas moins d'une fois en trois mois, et moins de dix jours après chaque inspection, un certificat d'inspection, formule n° 1, sera produit au bureau du chef du mouvement à Ottawa, pour chaque chaudière de locomotive en usage au service d'une compagnie de chemin de fer, et une copie sera produite au bureau du fonctionnaire chargé de la surveillance de la locomotive. Une copie sera

aussi placée sous verre dans un endroit en vue dans l'abri de la locomotive avant que la chaudière inspectée soit mise en service. Chaque certificat établira le numéro et la condition de la chaudière inspectée, la date de l'inspection, et les autres détails requis, et chaque certificat sera vérifié par l'inspecteur.

(*c*) *Rapports des lavages.*—L'inspecteur examinera le compte rendu des lavages de chaudières produit au bureau de la compagnie au moins une fois tous les trois mois; et s'il est satisfait de son exactitude, il fera une entrée des dates de chaque lavage fait pendant les trois mois précédents sur le certificat d'inspection, formule n° 1. Au cas où le procès-verbal n'est pas satisfaisant, l'inspecteur en fera la remarque sur le certificat.

XIII.

L'ingénieur-mécanicien en chef de chaque compagnie de chemin de fer verra à ce que chaque inspecteur de chaudières de locomotive sous sa surveillance soit constamment muni d'une copie de ces règlements. On pourra se procurer des copies de ces règlements en s'adressant au secrétaire de la Commission des chemins de fer du Canada, Ottawa.

La circulaire et le projet d'ordonnance ci-dessus ont été envoyés à toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission, et l'étude ce la question a été fixée, tel qu'énoncé aux séances de la Commission à Montréal le 23 janvier, mais a été ajournée du consentement de toutes les parties aux séances de la Commission tenues à Ottawa le 7 févrer 1911. Une discussion générale de l'ordonnance projetée a eu lieu aux séances tenues à Ottawa le 7 février 1911, et une divergence l'opinion entre les experts de certaines compagnies de chemins de fer importantes s'étant manifestée relativement aux stipulations de l'ordonnance proposée, la Commission a décidé de rendre l'ordonnance suivante et de renvoyer toute considération de la question jusqu'à ce que l'on se soit conformé à la dite ordonnance. Voici l'ordonnance en question:—

Ordonnance n° 12932.

RL.

APRES l'audition de la requête en présence des représentants et des procureurs des compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien, Grand-Tronc et Michigan-Central, et les allégations faites à l'audition—

IL EST ORDONNE aux compagnies de chemins de fer soumises à l'autorité législative du parlement du Canada, de produire dans un délai de soixante jours à partir de la date de la présente ordonnance, copies des règlements en vigueur touchant JQl'inspection, l'épreuve et le lavage des chaudières de locomotives sur leurs chemins de fer respectifs.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

FILS METALLIQUES AU-DESSUS DES CHEMINS DE FER.

Comme il a déjà été observé, l'article 246 de la Loi des chemins de fer a été amendé en vue d'éviter à la Commission la nécessité de promulguer une ordonnance sur la question des fils télégraphiques et autres traversant le chemin de fer dans certaines conditions; et la Commission, afin que la question soit spécialement soumise à l'attention des parties intéressées, a rendu l'ordonnance suivante:

Ordonnance n° 10637.

ATTENDU que, dans le but d'éviter à la Commission la nécessité de promulguer une ordonnance sur la question des fils télégraphiques, téléphoniques, ou d'éclairage électrique traversant le chemin de fer dans certaines conditions, le dit article 246 de la loi des chemins de fer a été, par la loi 9-10 Edouard VII, ch. 50, amendé en y ajoutant le paragraphe suivant:

"Il ne sera pas nécessaire que la Commission rende une ordonnance dans les cas où des fils téléphoniques ou d'éclairage électrique sont posés en travers du chemin du consentement de la compagnie, d'accord avec des règlements généraux, plans ou devis quelconques adoptés ou approuvés par la Commission à cet effet."

EN CONSEQUENCE IL EST ORDONNE que les "conditions et spécifications réglementaires pour le croisement des fils électriques, approuvées par l'ordonnance de la Commission n° 8392, en date du 7 octobre 1909, soient et sont par les présentes approuvées et adoptées par usite du dit amendement.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef.
Commission des chemins de fer du Canada.

Cette ordonnance a été répandue avec profusion, ayant été expédiée à un grand nombre de compagnies de téléphones municipaux et à d'autres parties intéressées, le but du dit amendement au statut étant de donner un moyen aux requérants qui désirent ériger et maintenir des fils électriques au-dessus des chemins de fer, d'obtenir ce droit dans le plus court délai possible. et de dispenser en même temps la Commission du surcroît de travail résultant de la réception et de la mise en liasse des requêtes de cette nature, et de la promulgation des ordonnances s'y rapportant.

PROTECTION DES AIGUILLES SUR LA LIGNE-MERE, ET ETABLISSEMENT D'UN SYSTEME DE SURETE (BLOCK-SYSTEM).

La question d'exiger que les compagnies de chemins de fer protègent les aiguilles de la ligne-mère a été, dans une certaine mesure, étudiée et a reçu quelque considération par la Commission; et, après mûre délibération, celle-ci a jugé à propos de traiter, en même temps, la question de l'adoption de quelque genre de système de sûreté (*block system*).

On remarquera que pendant les six dernières années un grand nombre de personnes ont été tuées ou blessées par suite de tamponnements à l'avant ou à l'arrière des trains, et l'on s'est demandé ce qui pourrait être fait pour éviter les temponnements de tête ou de queue et les accidents causés par des erreurs d'aiguillage.

Pour cette raison la Commission a ordonné, le 28 mars 1911, l'envoi de la circulaire suivante à toutes les compagnies de chemins de fer à vapeur et à l'électricité soumises à sa juridiction.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.
OTTAWA, 28 mars 1911.

Liasse 9777. Protection des aiguilles de la voie principale et adoption d'un système de sûreté (Block system).

CHER MONSIEUR,—Je suis chargé de vous avertir qu'aux séances d'ouverture de la Commission, qui auront lieu à Ottawa le mardi, 2 mai prochain, à 10 heures de l'avant-midi, la Commission s'occupera de la question d'exiger de toutes les compagnies de chemins de fer soumises à sa juridiction la protection des aiguilles sur leurs voies et l'adoption d'un système de sûreté *(Block system)*.

Bien à vous,
A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

AIGUILLAGE GENERAL DES LIGNES DE CHEMINS DE FER.

La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, et la Compagnie du chemin de fer Terminal de Montréal, ont présenté à la Commission, en date du 4 mars 1910, une requête à l'effet d'obtenir une ordonnance interprétant sous certains rapports tels qu'énoncés dans la demande les clauses de l'ordonnance de la Commission n° 4988 connue sous le nom d'ordonnance concernant l'aiguillage général des lignes des chemins de fer en date du 8 juillet 1908. La question a été soumise à la considération de la Commission à une séance tenue à Ottawa le 19 avril, mais la discussion en a été ajournée et n'a été finalement reprise que le 21 juin, alors que le jugement a été réservé. Subséquemment, jugement a été rendu par le sous-commissaire en chef et expédié avec la lettre circulaire suivante à toutes les parties intéressées. Le jugement se trouve à l'appendice " C ".

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 23 décembre 1910.

Circulaire n° 58—

Liasse 6713. Cause 2846. Aiguillage général des lignes de chemins de fer—ordonnance n° 4988.

CHER MONSIEUR,—Je vous envoie sous ce pli une copie du mémoire du sous-commissaire en chef, en date du 26 novembre 1910, approuvé par le commissaire en chef et les commissaires Mills et McLean.

En vue du fait que les tarifs de beaucoup de compagnies de chemins de fer ne sont pas conformes à l'ordonnance concernant l'aiguillage général des lignes de chemins de fer n° 4988, il est ordonné par la Commission que l'on fasse disparaître les dérogations à l'ordonnance n° 4988, et que de nouveaux tarifs soient publiés et produits sans délai.

Bien à vous,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

Copie contenue dans la lettre ci-dessus.

Après un délai raisonnable et lorsqu'il a été constaté que l'on n'avait pas obtempéré à la circulaire ci-dessus, la Commission a rendu l'ordonnance suivante:—

VU que, selon toute apparence, l'on ne s'est pas conformé aux exigences de la circulaire ci-dessus—

IL EST ORDONNE que les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de cette Commission dont les tarifs d'aiguillage général n'ont pas été préparés conformément à la dite ordonnance de la Commission, tel qu'énoncé plus au long dans le jugement rendu par le sous-commissaire en chef en date du 26 novembre 1910, produisent de nouveaux tarifs d'aiguillage général conformément aux dispositions de cette ordonnance, pas plus tard que le 1er mars 1911.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef.
Commission des chemins de fer du Canada.

On s'st depuis conformé à cette ordonnance et de nouveaux tarifs d'aiguillage général ont été en conséquence produits au bureau de la Commission.

FREINS A AIR COMPRIME POUR LES TRAMWAYS ELECTRIQUES.

Relativement à la question de pourvoir les tramways électriques de freins à air comprimé, le chef du mouvement de la Commission, après avoir rencontré plusieurs fois les représentants des chemins de fer éectriques soumis à la juridiction de la Commission, et, après avoir fait l'inspection de plusieurs lignes appartenant aux compagnies, a fait un rapport à la Commission recommandant que tous les chemins de fer électriques sous sa juridiction soient munis de freins à air comprimé devant être approuvés par la Commission, en sus des freins à main et d'appareils à sabler, le tout sujet à certaines restrictions mentionnées dans son rappport. La Commission, ayant pris le rapport en considération, a inscrit la question sur la liste des affaires devant être le sujet d'une audition aux séances tenues à Ottawa le 3 mai 1910, et en a averti toutes les parties intéressées. La Commission, toutes les parties ayant été entendues, a rendu l'ordonnance suivante:—

Ordonnance n° 10462.

La Commission, ayant entendu les allégations faites par l'avocat des compagnies de chemins de fer électriques intéressées, ordonne ce qui suit:

1. Le ou avant le 1er juin 1911, toutes les compagnies de chemins de fer électrique soumises à la juridiction de la Commission devront pourvoir tout le matériel roulant de 37 pieds ou plus en longueur dont elles se servent, ou d'un poids de 35.000 livres ou plus, de freins à air comprimé qui devront être approuvés par la Commission, en sus des freins à main et des appareils à sabler convenables pour le service.
2. Aussitôt que cet équipement aura été complété les dites compagnies de chemin de fer en avertiront la Commission et produiront un état détaillé du matériel roulant ainsi équipé.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef.
Commission des chemins de fer du Canada.

Copie de l'ordonnance ci-dessus a été envoyée à toutes les lignes électriques soumises à la juridiction de la Commission.

TARIFS D'URGENCE DE VOYAGEURS.

L'attention de la Commission ayant été attirée sur le fait que fréquemment, et plus particulièrement pendant la saison d'été, les compagnies de chemins de fer sont appelées à pourvoir au transport d'une classe spéciale de voyageurs, à des prix moins élevés que le tarif régulièrement publié, et que, par suite des conditions particulières se rattachant à ce service, le transport des dits voyageurs ne pouvait parfois s'opérer s'il fallait entendre au moins les trois jours prescrits par la Loi des Chemins de fer pour la publication et la production des changements faits aux tarifs réguliers, la Commission a décidé de rendre l'ordonnance suivante, savoir:—

Ordonnance n°11395 (liasse 15124).

ATTENDU que l'on offre parfois aux compagnies de chemins de fer soumises à la Loi des Chemins de Fer un trafic d'excursion ou d'autres voyageurs spéciaux, auquel, s'il est accepté, les compagnes doivent pourvoir immédiatement ou dans un délai moindre que les trois jours prescrits par la Loi pour produire les tarifs spéciaux nécessaires, et sans donner à la Commission le temps de traiter de telles matières suivant la procédure ordinaire;

ATTENDU qu'en vertu de l'article 332 " La Commission peut, à cause des exigences du commerce, ou *autrement,* nonobstant ce qui est prescrit en cet article, déter-

miner le délai durant lequel, et la manière suivant laquelle la publication de ce tarif devra être faite;

ET ATTENDU que l'acceptation, et le transport à brève échéance du dit trafic paraissent à la Commission être dans l'intérêt public—

IL EST EN CONSEQUENCE ORDONNE que le chef du trafic de la Commission soit, et il est par les présentes, autorisé à traiter de ces cas urgents sur la demande des comapgnies faite soit par téléphone soit par télégramme, et de donner, d'après son jugement, et pour la Commission, la permission requise sujette aux conditions qui lui sembleront nécessaires, entre autres la publication immédiate et la production du tarif convenu, ou d'exiger que la demande formelle en soit faite à la Commission.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef.
Commission des chemins de fer du Canada.

L'ordonnance ci-dessus a été envoyée à toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission.

Connaissement uniforme (certains endroits des E.U.).

Au mois de janvier 1910 la Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien demanda à la Commission d'approuver le connaissement uniforme en usage aux Etats-Unis pour le transport de marchandises depuis certains endroits aux Etats-Unis jusqu'à certains endroits au Canada, et depuis certains endroits aux Etats-Unis jusqu'à certains autres endroits aux Etats-Unis en passant par le Canada.

La question a été scoumise au chef du trafic de la Commission, avec ordre de l'étudier et d'en faire rapport; et, après avoir davantage considéré la requête, la Commission en est arrivée à la conclusion que la question devrait être discutée à fond, et la circulaire suivante en date du 5 avril a été émise et envoyée à toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission.

Circulaire n° 46—

5 avril 1910.

Approbation du connaissement uniforme des Etats-Unis.

CHER MONSIEUR,—La Commission a reçu une demande du chemin de fer Pacifique-Canadien à l'effet d'approuver le connaissement uniforme en usage aux Etats-Unis relativement au transport de marchandises depuis certains endroits aux Etats-Unis jusqu'à certains endroits au Canada et depuis certains endroits aux Etats-Unis jusqu'à d'autres endroits aux Etats-Unis en passant par le Canada, sous prétexte qu'il existe un doute sur la question de savoir si les compagnies de chemins de fer canadiennes seraient protégées par le connaissement des Etats-Unis au cas où il surviendrait des pertes ou des dommages affectant ce trafic en transit au Canada. Je suis chargé de vous informer que la Commission discutera la question à fond avec les compagnies de chemin de fer soumises à sa juridiction aux séances du Trafic qui doivent être tenues à Ottawa le mardi 17 mai prochain.

Bien à vous,
(Signé) A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire C.C.F.

La question a été discutée à fond aux dites séances de la Commission le 17 mai 1910, et l'ordonnance suivante a été rendue.

Ordonnance n° 10761.

La Commission ayant ouï la requête en la présence des conseils des compagnies des chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc, et d'un représentant de la Chambre de Commerce de Montréal, et ce qui a été allégué—

ORDONNE que le connaissement uniforme en vogue aux Etats-Unis soit approuvé par la Commission du Commerce dite *Interstate,* pour tout le trafic de transport entre un point quelconque aux Etats-Unis et le Canada, ou entre une localité aux Etats-Unis et une autre localité dans le même pays en passant par le Canada, et le dit connaissement uniforme est par les présentes approuvé.

(Signé) D'ARCY SCOTT,
Sous-commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

LES FEUX ET HERBES NUISIBLES SUR LES TERRAINS DES CHEMINS DE FER.

La nécessité qui incombe aux compagnies de chemins de fer de tenir l'emplacement de leur voie exempt de mauvaises herbes, d'herbes sèches, et autres matières inflammables, telles que bois sec, broussailles, etc., est une question qui a occupé l'attention de la Commission depuis quelque temps; et la Commission a enfin décidé d'envoyer une circulaire à toutes les compagnies de chemins de fer soumises à sa juridiction, attirant l'attention sur les dispositions de la loi des chemins de fer à ce sujet. La Commission est convaincue qu'une observation stricte de la loi relativement à cette question ne saurait être trop fortement recommandée aux compagnies de chemins de fer, parce que les dommages causés par le feu, ainsi que la diffusion des graines d'herbes nuisibles sur les terrains avoisinant l'emplacement des voies des compagnies, constituent un état de choses grave, et entraînent des pertes sérieuses et des dommages pour toutes les parties intéressées.

Ci-suit une circulaire qui a été publiée par ordre de la Commission:—

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.
OTTAWA, 15 août 1910.

Circulaire n 49—

Re *Feux et herbes nuisibles sur les terrains des chemins de fer.*

La loi des chemins de fer prescrit ce qui suit: article 296.

Chaque compagnie fera couper ou déraciner, et détruire chaque année les chardons et toutes les herbes nuisibles croissant sur l'emplacement de sa voie ou sur ses terrains avoisinant le chemin de fer avant que ces chardons ou mauvaises herbes montent à graine.

Article 297.

La compagnie entretiendra en tout temps l'emplacement de sa voie exempte d'herbes mortes ou sèches, de mauvaises herbes, et d'autres matières combustibles.

La Commission reçoit constamment des plaintes à l'effet que ces articles ne sont pas observés par quelques-unes des compagnies, et des observations faites au hasard en certaines parties du pays démontrent que l'article 297 est complètement mis en oubli. Il est évident que beaucoup de feux sont communiqués aux terrains avoisinants, entraînant des pertes énormes, parce que les compagnies ne se conforment pas aux prescriptions de la loi. La Commission juge qu'il est de son devoir de surveiller

la mise en vigueur de ces articles et, à cette fin, a donné des instructions pour que tous les terrains de chemins de fer soient périodiquement inspectés et que des rapports complets soient faits sur l'état de ces terrains.

Ceci est d'une très haute importance pour la conservation des terres boisées et à la protection des propriétés de tous genres le long des lignes de chemins de fer, et des mesures seront prises pour faire respecter la loi, à moins qu'on ne s'y conforme de bon gré.

Bien à vous,
(Signé) A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

Après l'émission de cette circulaire, l'affaire a été confiée à la division du mouvement de la Commission, afin de pouvoir constater quelles sont les mesures prises par les compagnies pour s'y conformer.

HAUTEUR DES PONTS DE CHEMINS DE FER.

L'attention de la Commission a été attirée par son chef du mouvement sur plusieurs accidents qui ont eu lieu sur des chemins de fer canadiens, lesquels ont été dus à des superstructures dont la hauteur n'était pas celle qu'exige les statuts; et, dans l'intention de demander à toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission d'exhausser ces constructions de façon à donner tout le dégagement requis, la circulaire suivante a été envoyée à toutes les compagnies fédérales de chemin de fer.

14 septembre 1910.

Circulaire n° 51—

Hauteur des ponts de chemins de fer.

CHER MONSIEUR,—Plusieurs accidents dus à des superstructures dont la hauteur n'est pas telle que requise par le statut, ayant eu lieu sur des chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission, je suis chargé de vous demander que vous fassiez un rapport à cette Commission, pas plus tard que le 30 novembre, donnant les détails relatifs aux viaducs, paraneiges, et autres constructions qui n'ont pas la hauteur statutaire.

Bien à vous,
(Signé) A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

Des réponses à la circulaire ci-dessus ont été produites à la Commission par presque toutes les compagnies de chemins de fer soumises à sa juridiction, et la Commission est à considérer maintenant la question de savoir ce qu'il y a à faire de plus à ce sujet.

POINTS DE RACCORDEMENT POUR L'ECHANGE DES MARCHANDISES A TRANSPORTER.

L'attention de la Commission ayant été attirée sur le fait qu'elle ne possède pas de liste indiquant exactement les points de raccordement d'un bout à l'autre du pays où l'échange des marchandises à transporter puisse s'opérer entre les compagnies de chemins de fer, la Commission, après avoir étudié la question, a rendu l'ordonnance suivante:

Ordonnance n° 11041.

Sur le rapport et la recommandation du chef du trafic de la Commission—

IL EST ORDONNE à toutes les compagnies de chemins de fer soumises à l'autorité législative du Parlement du Canada de produire au bureau de la Commission pas plus tard que le 15 août 1910 des suppléments à leurs tableaux officiels des distances publiés en conformité de l'ordonnance n° 5954 du 21 décembre 1908, indiquant—

(*a*) Les noms des endroits où les marchandises à transporter peuvent être échangées entre les lignes de chemins de fer où il y a un raccordement;

(*b*) Les noms des compagnies entre lesquelles les marchandises à transporter peuvent être échangées à ces endroits;

(*c*) Si les marchandises à transporter qui peuvent être ainsi échangées consistent en wagons chargés à leur capacité ou en partie chargés, ou les deux;

(*d*) Si l'échange se fait par le raccordement des voies ou au moyen du camionnage.

(Signé) D'ARCY SCOTT,
Sous-commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

L'ordonnance ci-dessus a été adressée à toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission et les renseignements y demandés ont été dûment produits à la Commission.

RESOLUTIONS ADOPTEES PAR LE CONSEIL DE LEGISLATION DE LA FRATERNITE DES MECANICIENS DE LOCOMOTIVES.

A une réunion du Conseil fédéral de législation de la Fraternité internationale des mécaniciens de locomotives, tenue en la ville d'Ottawa du 29 mars au 2 avril inclusivement, douze résolutions ont été adoptées relativement à la circulation des trains. A la date du 8 avril, ces résolutions ont été produites devant la Commission; et la Commission a adressé la lettre circulaire qui suit et des copies des dites résolutions à toutes les compagnies de chemins de fer soumises à sa juridiction et à certaines autres parties intéressées.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.
OTTAWA, 23 avril 1910.

Lettre circulaire n° 50—

Résolutions du Conseil fédéral de législation de la Fraternité internationale des mécaniciens de locomotives.

CHER MONSIEUR,—Je vous adresse ci-joint copie d'une lettre adressée à la Commission le 8 avril 1910, par C. Lawrence, président, et M. Byron Baker, secrétaire du conseil fédéral de législation de la Fraternité internationale de mécaniciens de locomotives, contenant les résolutions adoptées à une réunion récemment tenue à Ottawa; et l'on me donne instruction de vous annoncer que le contenu de ces résolutioss pourra être discuté aux séances de la Commisson qui auront lieu à Ottawa mardi, le 1er novembre à 1910, à dix heures du matin; et que, pour cette fin, le sujet sera inscrit sur le feuilleton de la circulation pour cette date.

Bien à vous,
(Signé) A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

OTTAWA, ONT., 8 avril 1910.

Aux honorables le Président et les Commissaires des chemins de fer.

MESSIEURS:—A la réunion récente du Conseil fédéral de législation de la Fraternité internationale des mécaniciens de locomotives tenue à Ottawa du 29 mars au 2 avril inclusivement, les résolutions qui suivent ont été unanimement adoptées et le représentant de législation a reçu instruction de les mettre devant votre honorable corps pour que vous les preniez en très sérieuse considération.

N° 1. Que des écriteaux soient placés le long de la voie des chemins de fer pour déterminer les limites des cités, villes et villages, pour la direction et l'information des employés du service des trains.

N° 2. Que, vu le danger des accidents et l'exposition au froid rigoureux durant notre saison d'hiver, une loi soit adoptée pour empêcher que le tender des locomotives soit conduit en avant de la locomotive à une distance de plus de 10 milles, sauf dans les cas d'urgence.

N° 3. Qu'une loi soit passée pour exiger que toutes les compagnies de chemin de fer du Canada munissent leurs locomotives de grandes lanternes mécanique et de sonneries pneumatiques.

N° 4. Que, vu les nombreux dangers qu'il y a et la possibilité des accidents dans le parcours des parties du chemin de fer qui sont inconnues du mécanicien, un mécanicien expérimenté et compétent familier avec le chemin qui doit être parcouru soit placé sur la locomotive, en outre de l'équipe régulière de la locomotive.

N° 5. Que, à raison de la nature très fatigante de nos fonctions, et de la demande constante de la vigilance qui est nécessaire pour l'exécution fidèle de nos devoirs en notre qualité de mécaniciens de locomotives dans la conduite des opérations du commerce du pays et dans le soin des vies de ses citoyens, il suit en conséquence que nous devrions être pourvus de retraites propres, commodes et salubres où l'on pût être assuré d'un repos et d'une tranquillité non interrompus afin de nous préparer à l'accomplissement de nos importantes fonctions.

Beaucoup de têtes de lignes, nous regrettons d'avoir à le dire, sont absolument dépourvues des commodités à cet égard. Comme classe nous ne désirons pas patroniser ni fréquenter des endroits où il se vend des liqueurs enivrantes, et nous demandons en conséquence que les compagnies de chemin de fer soient requises d'installer à toutes les têtes de ligne des retraites convenables ainsi qu'il est dit plus haut.

N° 6. Que, vu l'absence de repères dans un grand nombre des endroits où nos hommes sont employés, pour leur servir de guides et les renseigner sur leur situation exacte à l'approche des gares, il a été unanimement résolu de recommander à votre honorable corps qu'une grande enseigne soit placée à un mille en dehors de la limite des parcs de chemins de fer.

N° 7. Que la question de l'enlèvement des locomotives de tous les appareils pour enlever la neige dont il a été parlé à votre honorable corps en 1908 soit de nouveau portée à votre attention, vu que nous sommes fermement d'opinion que ces appareils ne devraient pas trouver place sur une locomotive, à l'exception de la charrue chasse-neige d'acier dont se sert actuellement le chemin de fer du Pacifique dans les districts montagneux de la Colombie-Britannique. Ces charrues ne s'élèvent pas au-dessus de la traverse frontale, et elles ne touchent pas au rail, et on les considère comme un renfort pour le chasse-pierre.

N° 8. Que nous prions respectueusement la Commission des chemins de fer de prendre l'action qu'elle jugera convenable pour faire faire l'inspection voulue à tous les ponts en bois.

N° 9. Que l'attention de la Commission des chemins de fer soit attirée sur le fait qu'un grand nombre des locomotives modernes qui sont maintenant construites et dont on se sert au Canada sont absolument dépourvues dans le sens de la commodité et

de l'adaptabilité pour les hommes qui sont obligés d'y passer la plus grande partie de leur temps. Tout y est apparemment sacrifié à l'intention de les faire aussi énormes et aussi puissantes que possible. Vu que la plupart d'entre elles portent au moins 200 livres de pression de vapeur au pouce carré, cela signifie que les hommes qui y travaillent ne sont séparés que par quelques pouces d'une température de 387 degrés de chaleur.

Pour se mettre en position de travailler à ces monstres, le mécanicien est obligé de grimper sur des obstructions que constituent différentes parties du matériel, et de s'écraser dans l'étroit espace entre le côté de l'abri et de la chaudière. Si la locomotive déraillait et était renversée, le mécanicien n'a pas la moindre chance de s'échapper, et il serait probablement écrasé et ébouillanté à mort.

De plus, que nous demandons respectueusement à la Commission de donner à cette question son attention la plus sérieuse, et qu'elle s'efforce d'imposer pour la chaudière et l'abri une limite qui assure l'espace voulu et la facilité de respirer. Il arrive souvent que les appareils pour mettre les locomotives en mouvement sont placés dans des positions tellement incommodes que les mécaniciens en sont incommodés dans les cas de circonstances critiques.

Les indicateurs du niveau d'eau, les manomètres et les graisseurs, qui exigent son observation presque constante, se trouvent souvent si mal situés que l'attention du mécanicien est trop longtemps détournée de la voie et des signaux.

N° 10. Que, vu l'état de malpropreté des parties mécaniques, surtout la partie qui est au-dessous de la chaudière et entre les longerons, et la possibilité des accidents auxquels le mécanicien est exposé dans sa tentative de se glisser sous la locomotive, entre les roues, pour inspecter sa machine, le conseil recommande que le mécanicien ne soit tenu responsable que des défauts qui raisonnablement peuvent être constatés de l'extérieur, et que, en outre de l'inspection du mécanicien, les locomotives soient aussi inspectées par un inspecteur compétent à toutes les têtes de ligne, et que le mécanicien ne soit pas tenu responsable des défauts que l'inspecteur peut découvrir.

N° 11. Le conseil est d'opinion que vu que la sûreté de la vie et des biens dépend en grande partie de la vue et du jugement des employés qui dirigent le mouvement, et qu'il a la connaissance pratique qu'il est impossible dans certaines conditions d'obtenir plus qu'une vue partielle de la voie et des signaux, il faudrait accorder au mécanicien une protection qui lui permette d'avoir en tout temps une vision libre et ininterrompue du terrain qu'il y a devant lui. Après avoir examiné un modèle appelé " Garde ou protecteur des tempêtes de Quick ", et après avoir entendu les recommandation qu'en a faites une personne qui s'en était servi, le conseil a été unanime à proposer que l'on recommande à la direction des diverses compagnies de chemins de fer du Canada de faire l'essai du " protecteur ".

Le possesseur du brevet, M. T. J. Quirk, 183 East Front street, Dunkirk, N.-Y., sera heureux de fournir des desseins ou tous les renseignements que l'on désirera.

N° 12. Que, vu le fait que souvent un employé de la compagnie du chemin de fer est blessé sans qu'il y ait de faute de sa part, et que les fonctionnaires de la compagnie de chemin de fer le réfèrent parfois à leur agent de réclamations, qui habituellement requiert de l'employé qu'il attende jusqu'au moment où il sera complètement rétabli pour que soit effectué le règlement de sa demande, ce qui exige de lui dans bien des cas qu'il s'endette pour les nécssités de la vie tant pour lui que pour sa famille, le conseil en conséquence convient unanimement de prier que le versement mensuel d'une somme au moins égale à celle qu'il aurait gagnée soit fait aux employés qui ont été blessés.

Le tout respectueusement soumis.

Signé.
C. LAWRENCE,
Président

Signé.
BYRON BAKER,
Secrétaire.

Les résolutions sont venues pour considération devant la Commission le 3 novembre 1910 à Ottawa; M. C. Lawrence, comparaissant de la part de la Fraternité internationale des mécaniciens de locomotives, et les principales compagnies de chemins de fer étant représentées par des avocats. Toutes les parties ont été entendues, et le 4 novembre a été rendu par le chef de la Commission un jugement dans le sens duquel ont abondé le sous-chef de la Commission et les commissaires Mills et McLean: Pour le dit jugement, voir l'annexe " C ".

Ordonnance n° 12287.

Après avoir lu les résolutions et les rapports et les recommandations de ses fonctionnaires préposés au mouvement, et après avoir entendu la discussion de la question en la présence des avocats pour les Compagnies de chemins de fer Grand-Tronc, Pacifique-Canadien, Michigan-Central, et Canadian-Northern, et la Fraternité internationale des mécaniciens des locomotives, la preuve produite, et considéré ce qui est allégué—

IL EST ORDONNE que les demandes contenues dans les dites résolutions soient et elles sont présentement refusées, à l'exception de celles qui suivent, savoir:

(*a*) Que les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission, soient et elles sont présentement requises de munir leurs locomtives de sonneries pneumatiques; cette fourniture devant être installée dans les six mois qui suivront la date de la présente ordonnance.

(*b*) Que la considération de l'enlèvement des appareils chasse-neige des locomotives reste en suspens jusqu'à ce que la Commission ait reçu des renseignements complémentaires sur la question,—ces renseignements devant être fournis par les demandeurs et de leur part.

(Signé) J. P. MABEE,
Chef de la Commission des chemins de fer du Canada.

Subséquemment l'ordonnance qui suit a été prononcée en date du 9 novembre 1910. Cette ordonnance révoque l'ordonnance antérieure n° 5888, et une copie en a été adressée à toutes les parties intéressées. Liasse 1750. Ordonnance n° 12225.

Après avoir entendu cette demande, et sur les rapports du fonctionnaire chef du mouvement et de l'ingénieur en chef de la Commission, il est ordonné ainsi qu'il suit:

1. ATTENDU que le paragraphe 3 de l'article 264 de la loi des chemins de fer décrète que—

" Chaque train doit posséder un nombre suffisant de véhicules munis de freins ac-
" tionnés par la dite force motrice ou de freins continus pour que le mécanicien puisse
" de la locomotive maîtriser la vitesse du train ou l'arrêter le plus promptement et
" de la meilleure manière possible sans que les serre-freins aient à employer à cet
" effet des freins à main."

En conséquence il est ordonné qu'au moins (85%) quatre-vingt-cinq pour cent des véhicules de chaque train soient installés ainsi qu'il est plus haut requis.

2. Quand plus d'une locomotive est attelée à un train, le mécanicien de la première locomotive fera jouer les freins.

3. Chaque locomotive de chemin de fer sera pourvue d'un marchepied ou de marchepieds et de poignées des deux côtés du tender et près de l'extrémité postérieure du tender; des repos pour les pieds seront pourvus sur le chasse-pierres de chaque locomotive suffisamment larges pour qu'un homme puisse s'y tenir debout; les locomotives de garage ou de parc seront pourvues de marches et de lumières à l'avant et à l'arrière de la locomotive et du tender, ces marches devant avoir au moins dix pouces de largeur; le fond de ces marches sera protégé par une planche d'au moins quatre pouces de hauteur, et, si elle est coupée dans le centre, les extrémités intérieures seront protégées de la même manière.

4. Aucune locomotive marchant seule ne sera conduite dans un sens contraire au trafic une distance plus grande que vingt-cinq milles dans n'importe quelle direction sans l'aide d'un conducteur en outre du mécanicien et du chauffeur.

5. Aucune compagnie de chemin de fer ne doit permettre à l'un de ses employés de s'occuper du mouvement des trains, ou de s'occuper d'ordres de trains sans d'abord exiger de cet employé qu'il subisse un examen sur les règlements des trains et une épreuve satisfaisante de la vue et de l'ouïe par un examinateur compétent.

6. (*a*) Les mécaniciens de locomotives doivent avoir au moins vingt et un ans; subir une épreuve satisfaisante de la vue et de l'ouïe par un examinateur compétent; et subir un examen sur les règles et règlements des trains, et le soin voulu et la mise en mouvement des locomotives et des freins pneumatiques.

(*b*) Les conducteurs doivent avoir au moins vingt et un ans; subir une épreuve satisfaisante de la vue et de l'ouïe, et subir un examen sur les règles et règlements des trains et sur l'opération des freins pneumatiques.

(*c*) Les télégraphistes et téléphonistes qui s'occupent du mouvement des trains et des ordres de trains doivent avoir au moins dix-huit ans; écrire d'une façon lisible; et subir un examen sur les règles et règlements des trains; les télégraphistes doivent être en état d'expédier et de recevoir des messages au taux d'au moins vingt mots à la minute.

(*d*) Les expéditeurs de trains doivent avoir au moins vingt et un ans, être familiers avec la ligne dont ils sont chargés, et subir un examen sur les règles et les règlements des trains.

(*e*) Les compagnies de chemins de fer doivent (dans les quatre vingt-dix jours qui suivront la date de la présente ordonnance) produire entre les mains de la Commission copie des papiers de l'examen présentement requis des employés de cette compagnie de chemin de fer.

7. Toutes les compagnies de chemins de fer doivent strictement se conformer aux règles et règlements de temps à autre approuvés par l'Association des maîtres constructeurs de wagons, concernant le chargement du bois de service, des billes et de la pierre sur les wagons découverts, et le chargement et le transport des matériaux de construction, des tôles, rails et poutrelles; et il ne sera transporté sur le toit des wagons aucun matériel d'aucune espèce.

8. (*a*) Tous les égouts découverts qui traversent la voie dans les parcs de chemins de fer devront être soigneusement recouverts sur un espace d'au moins cinq pieds de chaque côté du rail, sauf dans les temps d'inondation, où des égouts découverts peuvent être pourvus s'il en faut.

(*b*) Aucun sémaphore, signal, poteau, plate-forme d'aiguillage élevée ou intermédiaire, ou piles de matériaux, ne pourront à l'avenir être érigés ni élevés à une distance moindre que six pieds du côté du rail le plus rapproché.

(*c*) Aucune structure de plus de quatre pieds d'élévation ne sera dorénavant placrée à moins de six pieds de distance du côté du rail le plus rapproché sans que l'approbation en soit d'abord obtenue de la Commission.

(*d*) Si des sémaphores, signaux, poteaux, plateformes d'aiguillage élevées ou intermédiaires, ou des piles de matériaux, sont plus rapprochés que six pieds du côté du rail le plus rapproché, il en sera disposé ainsi qu'il suit:

(1) Les sémaphores, signaux, poteaux ou plateformes d'aiguillage élevées ou intermédiaires seront, dans les deux ans qui suivont la présente date, soit enlevés ou des changements devront y être faits de façon à ce qu'ils ne soient pas plus rapprochés que les dits six pieds; ou les plateformes d'aiguillage élevées ou intermédiaires seront changées en signeaux ou en plateformes d'aiguillage bas ou minuscules.

(2) Les piles de matériaux seront dans les six mois transportées à une distance plus grande que les dits six pieds.

(e) Les tuyaux de prise d'eau ne seront pas plus rapprochés que deux pieds six pouces de l'abri de locomotive le plus large, et quand on ne s'en servira pas, fixés

parallèlement à la ligne mère, et les mécaniciens sont priés de voir à ce que ceci soit fait après qu'ils se seront servis des tuyaux.

9. L'ordonnance susmentionnées n° 5888 est pésentement révoquée.

10. Toute personne ou compagnie qui contreviendra à quelqu'une des dispositions qui précèdent encourra la confiscation et versera a titre d'amende une somme de cinquante dollars ($50) pour chacune des dites contraventions.

(Signé) J. P. MABEE,
Chef de la Commission des chemins de fer du Canada.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Subséquemment, une ordonnance modificatrice a été rendue le 6 février 1911, soit l'ordonnance n° 12890, ainsi qu'il suit:—

Ordonnance n° 12890.

SUR le rapport et la recommandation du fonctionnaire chef du mouvement de la Commission—

IL EST ORDONNE que l'alinéa (*c*) de l'article 8 de la dite ordonnance n° 12225 soit et la dite ordonnance est présentement modifiée par l'addition, à la suite du mot "structure" dans la première ligne du dit alinéa, des mots "sauf les crochets-poste qui seront érigés et entretenus ainsi que l'ordonne l'ordonnance n° 5647, en date du 20 novembre 1908.

(Signé) J. P. MABEE,
Chef de la commission des chemins de fer du Canada.

Relativement aux articles 5 et 6 de l'ordonnance n° 12225, d'après les ordres de la Commission, la lettre circulaire qui suit relativement aux épreuves de la vue et de l'ouïe pour les employés de cemins de fer, a été adressée à tous les chemins de fer tant à la vapeur qu'à l'électricité soumis à la juridiction de la Commision.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA,

OTTAWA, 16 mars 1911.

Lettre circulaire n° 63—

Liasse n° 1750, partie 3, épreuves de la vue et de l'ouïe pour les employés de chemin de fer.

CHER MONSIEUR,—Conformément aux articles 5 et 6 de l'ordonnance n° 12225, en date du 9 novembre 1910, les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission sont requises de faire subir à ceux de leurs employés qui s'occupent du mouvement des trains une épreuve satisfaisante de la vue et de l'ouïe par une personne à ce compétente.

A cause des modes divers qu'emploient les chemins de fer pour faire ces épreuves, la Commission recommande qu'une conférence soit tenue par les divers chemins de fer soumis à sa juridiction, et qu'un Code uniforme de règlements soit rédigé concernant les épreuves de l'ouïe et de la vue des employés de qui cette épreuve est requise; ces règlements uniformes devront être produits à la Commission pour être approuvés dans les quatre-vingt-dix jours qui suivront la date de la présente circulaire.

Bien à vous,
(Signé) A. D. CARTWRIGHT,
Sec. Commission des chemins de fer du Canada.

INSTALLATION DE SIGNEAUX A SONNERIE ELECTRIQUE AUX CROISEMENTS DE GRANDES ROUTES.

La commission ayant eu sous considération depuis quelque temps la question de l'uniformité relativement aux signaux à sonnerie électrique installés aux croisements des chemins de fer, a rendu, le 7 février 1911, l'ordonnance qui suit:—

Ordonnance générale n° 12905.

Liasse 15382.

DANS L'AFFAIRE DES DEVIS pour l'installation de signaux à sonnerie électrique aux croisements de grandes route: liasse 15382.

EN EXECUTION des pouvoirs qui lui sont attribués par les articles 30 et 237 de la loi des chemins de fer, et de tous les pouvoirs que la Commission possède à cet égard; après lecture faite des représentations produites de la part des compagnies de chemins de fer et des compagnies de fournitures des chemins de fer qui sont intéressées à ce que soient installés et entretenus des signaux à sonnerie électrique aux croisements de grandes routes, et sur le rapport de l'ingénieur en chef de la Commission—

1. Que jusqu'avis ultérieur les devis pour les signaux à sonnerie électrique aux croisements de grandes routes sont et seront ceux qui suivent:—

Poteau.—La cloche doit être placé sur un poteau de matériel cnovenable. Si ce poteau est en bois, il doit être de bois de charpente sain d'au moins 8 pouces sur 8 et d'une longueur de 18 pieds, et doit être solidement fixé dans le sol a une profondeur de 4 pieds. S'il est de fer ou d'acier, il doit avoir au moins 4 pouces de diamètre, s'élever de 14 pieds au-dessus du sol, et être solidement attaché à une fondation de béton ou autre construite au-dessous du point de congélation. Si l'on emploie d'autre matériel de construction convenable, il doit être de la longueur plus haut mentionnée et d'une force suffisante pour porter le poids qui y sera mis.

Cloche.—La cloche doit être du type des cloches de locomotives, des timbres d'avertissement, ou des timbres d'avertissement doubles, et dans tous les cas elle doit rendre un volume de son clair et retentissant dans toutes les conditions de température. Si l'on emploie le type des cloches de locomotives, la cloche doit être de la grosseur régulière (environ 18 pouces de diamètre); si l'on se sert du genre des timbres d'avertissement, le timbre doit avoir au moins 12 pouces de diamètre; et si l'on emploie le genre des timbres d'avertissement doubles, les timbres doivent avoir au moins 10 pouces de diamètre.

Ecriteau.—Un écriteau doit être placé sur le même poteau que la cloche, et porter le mot "danger' inscrit en lettres d'au moins 6 pouces de hauteur, lequel devra être éclairé à la lumière soit directe, soit réfléchie, de façon à ce qu'elle soit facilement visible après le coucher du soleil. On peut ajouter au poteau, si on le désire, l'écriteau de la traverse de chemin de fer prévu par l'article 243 de la loi des chemins de fer.

Fonctionnement.—La cloche et l'éclairage de l'écriteau seront contrôlés et actionnées par l'électricité et automatiquement par l'approche des trains, de telle façon que seule l'approche des trains fasse agir le signal, et que le signal reste en activité jusqu'à ce que l'extrémité postérieure du train qui s'approche ait dépassé le croisement. La cloche et les lampes qui serviront à l'éclairage pourront être servies de toute source convenable de courant électrique continuellement disponible ou de batteries. Si l'on se sert de batteries, elles doivent être des batteries chimiques du type de la potasse caustique d'une capacité d'au moins 300 à 400 ampères-heures, ou des batteries d'emmagasinage de capacité égale.

2. Que toute ordonnance de la Commission pourvoyant à l'installation de signaux à sonnerie électrique aux croisements de grandes routes et traitant de Devis réglementaires ou signaux à sonnerie électrique aux croisements de grandes routes, sera réputée être une expression du Devis présentement approuvé et adopté.

3. Que les dits Devis réglementaires pour signaux à sonnerie électrique aux croisements de grandes routes entreront en vigueur le jour de la date de la présente ordonnance, et s'appliqueront aux cloches électriques ci-après installées aux croisements de grandes routes.

(Signé) J. P. MABEE,
Chef de la Commission des chemins de fer du Canada.

INSTALLATION, DANS LES WAGONS, D'OUTILS POUR LES CAS DE CIRCONSTANCES CRITIQUES.

L'attention de la Commission ayant été attirée sur le fait qu'il n'existe pas de règlements qui exigent que les wagons de voyageurs soient munis d'outils pour les circonstances critiques, à savoir, d'une boîte d'outils contenant une scie, un marteau et une hache placés dans un endroit convenable de chacun des wagons à voyageurs, la Commission, après avoir considérée la question, a lancé la lettre circulaire qui suit à tous les chemins de fer soumis à sa juridiction et aux autres parties intéressées.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA,
OTTAWA, 19 juillet 1910.

Lettre circulaire n° 48—

Liasse 7834 au sujet de l'équipement des wagons à voyageurs d'outils pour circonstances critiques.

CHER MONSIEUR,—Aux séances au sujet du trafic de la Commission à être tenues à Ottawa mardi, le 4 octobre prochain, la Commission étudiera la question d'un règlement requérant que tous et chacun des wagons à voyageurs des chemins de fer soumis à sa juridiction soient munis d'une boîte d'outils contenant une scie, un marteau et une hache, et placée dans un endroit convenable de chaque wagon à voyageurs.

Bien à vous,
A. D. CARTWRIGHT,
Secrét. Com. des ch. de f. du Canada.

La question est venue devant la commission le 4 octobre, et, après avoir été discutée, a été remise aux séances au sujet du trafic de la Commission pour le mois de novembre, un projet d'ordonnance ayant cependant été préparé et adressé à toutes les parties intéressées. Ce projet d'ordonnance a été pleinement discuté aux séances tenues le 3 novembre 1910, et il en résulte que l'ordonnance qui suit a été rendue

Ordonnance N° 12206.

EN EXECUTION des pouvoirs attribués à la commission par les articles 30 et 269 de la loi des chemins de fer, et de tous les autres pouvoirs que possède la Commission à cet égard; et sur le rapport et la recommandation de ses fonctionnaires préposés au mouvement.

IL EST ORDONNE:

1. QUE chaque compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du parlement du Canada qui exploite un chemin de fer mû par la vapeur, fasse munir chacun de ses wagons-dortoirs, wagons réfectoires, wagons à bagage, wagons-poste,

wagons de messagerie et voitures qui font le service des voyageurs sur son chemin de fer, d'outils pour usage dans les circonstances critiques, consistant en un marteau, une hache et une scie; les dits outils devront être tenus dans un endroit en vue de chaucun des dits wagons, de façon à ce qu'ils soient faciles et prêts à atteindre en cas de besoin, et les dits wagons devront être ainsi munis le ou avant le 1er avril 1911.

2. Que chaque telle compagnie de chemin de fer sera passible d'une amende de $25.00 au plus pour chaque omission de se conformer au règlement qui précède au moment où il entrera en vigueur et subséquemment.

(Signé) J. P. MABEE,
Chef de la Commission des chemins de fer du Canada.

PROTECTION DES PONTS DE BOIS CONTRE LE FEU.

La protection des ponts de bois des compagnies de chemins de fer est une question qui occupe l'attention de la Commission et de ses employés depuis quelque temps, et a aussi fait le sujet de discussions générales à des séances de la Commission auxquelles assistaient des représentants des diverses compagnies de chemins de fer.

On remarquera que la Commission avait déjà rendu une ordonnance en cette affaire (N° 5103) en date du 30 juillet 1908, et que cette ordonnance a été révoquée et remplacée par celle qui suit:—

Liasse 4966—1860. Ordonnance N° 11446.

Dans l'affaire de la protection des ponts de bois.

En exécution des pouvoirs qui lui sont attribués par les articles 30 et 269 de la loi des chemins de fer et de tous les autres pouvoirs qu'elle possède à cet égard, et après avoir entendu ce qui a été soutenu aux séances de la Commission tenues à Ottawa le 8ième jour de juin 1908, par les avocats et représentants des compagnies du Canadian-Northern, du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien et du Michigan-Central.

IL EST ORDONNE ET RECOMMANDE:

1. Que chaque compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du parlement du Canada, qui exploite au moyen de la vapeur un ou des chemins de fer dont une ou des parties est ou sont construites de, ou sur des tréteaux de bois dont la totalité ne peut se voir d'un train qui s'approche à une distance d'au moins mille pieds durant les mois de mai, juin, juillet, août, septembre et octobre de chaque année, fournisse, place et garde un gardien, un surveillant ambulant de la voie, des signaux d'alarme contre le feu, un tablier de ballast, des couvertures de zinc sur les sommets et intersections ou de la peinture ignifuge approuvée, ainsi qu'il est ci-après ordonné, dans le but de protéger les dits tréteaux contre le feu; chaque telle compagnie devant avoir le choix d'adopter l'un quelconque des susdits modes de protection.

2. Que chaque telle compagnie fasse placer et entretenir à chaque tréteau de moins de trente pieds de longueur un baril d'une capacité d'au moins quarante-cinq gallons, et sur les tréteaux de plus de trente pieds de longueur un semblable baril sur ou près de chaque extrémité. avec des barils intermédiaires de même capacité à pas plus de cent cinquante pieds les uns des autres; pourvu, toutefois, que les trétreaux qui traversent des cours d'eau et autres étendues d'eau n'ont pas besoin d'être pourvus de barils intermédiaires.

3. Que chaque compagnie fasse tenir les dits barils remplis d'eau.

4. Que chaque compagnie fasse enlever toutes les broussailles et les herbes mortes d'au-dessous et d'autour de chacun des dits tréteaux, et fasse tenir l'emplacement de sa voie que traverse le dit tréteau libre de toute matière inflammable.

5. Que, à la surface ou dans le voisinage des terres boisées ou dans les endroits qui sont éloignés des habitations, chaque compagnie fournisse des seaux pour servir à chacun des tréteaux. et chaque gardien ou surveillant ambulant portera ces seaux quand il sera en fonction à l'un de ces tréteaux.

6. Que, dans les cas où la protection fournie est donnée par un gardien ou un surveillant ambulant, tous les tréteaux des lignes mères soient inspectés au moins deux fois par vingt-quatre heures, à des intervalles d'au plus huit heures, et une fois par vingt-quatre heures sur les lignes d'embranchement.

7. Que, dans le cas où l'un de ces barils ou de ces seaux ne serait pas dans une condition bonne pour tenir l'eau, ce gardien ou surveillant ambulant le réparera immédiatement ou le remplacera, ou, s'il ne peut le faire, fera immédiatement rapport de la condition des dits barils ou seaux à son supérieur. Que chacun des dits gardiens ou surveillants ambulants devra voir à ce que les barils d'eau soient en tout temps tenus remplis d'eau jusqu'à dix pouces du bord, ou en faire immédiatement rapport à son supérieur, et que si l'un de ces tréteaux est endommagé par le feu il devra en faire rapport à son supérieur aussitôt que faire se pourra après l'événement.

8. Que les signaux d'alarme soient, au sens d'un ingénieur de la commission, égaux au Thermostat Montauk.

9. Que, si l'on se sert de peinture ignifuge, une couche de cette peinture, au moins égale à la peinture ignifuge Clapp, soit appliquée au moins tous les cinq ans.

10. Que le tablier de ballast soit de gravier et au moins égal au tablier adopté par la Compagnie du chemin de fer Great-Northern, dont les plans sont en liasse au bureau de la Commission sous le n° 4966, casier 1860. Le tablier consiste d'une couche entière de gravier allant du niveau du sommet des rails jusqu'aux traverses, et s'étendant latéralement de la lisse extérieure de protection à l'autre lisse extérieure de protection.

11. Que si l'on emploie du zinc ou de la tôle galvanisée, les sommets, les longrines et l'extérieur des jambes de chacun de ces tréteaux, et, si la compagnie le désire, les traverses, seront recouvertes de zinc ou de tôle galvanisée.

12. Que toute compagnie de chemin de fer qui omettra ou négligera de se conformer à l'un quelconque des règlement ci-dessus, sera passible d'une amende de trente dollars.

13. Que chaque tel gardien ou surveillant ambulant qui omettra ou négligera de faire l'inspection conformément aux règlements qui précèdent, ou qui omettra ou négligera de faire l'un quelconque des rapports qui sont requis de lui; ou qui autrement omettra quelqu'un des devoirs que lui impose la présente ordonnance, sera passible pour chaque telle omission ou négligence d'une amende de quinze dollars.

14. Que chaque telle compagnie de chemin de fer fera tenir à chaque tel gardien ou surveillant ambulant une copie de la présente ordonnance.

15. Que l'ordonnance de la Commission n° 5103, en date du 30 juin 1908, soit et elle est présentement révoquée.

(Signé) J. P. MABEE,
Chef de la commission des chemins de fer du Canada.

REGLEMENTS OFFICIELS CONCERNANT LES CROISSEMENTS DE GRAN-GRANDE ROUTE.

Le 26 janvier 1910, la Commission a établi certains règlements concernant les croisements de grande route mais vu qu'il a paru à la Commission que ces règlements devraient être modifiés, la Commission, après avoir donné à la question une considération attentive, a adopté ce qui suit comme étant les règlements officiels de la Commission concernant les croisements de grande route, tels que modifiés le 4 mai 1910.

Articles 235 à 243.

A moins qu'il n'en soit autrement ordonné par la Commission, les règlements concernant les croisements de grande route sont et seront ainsi qu'il suit:—

1. Avec chaque demande, la compagnie adressera au secrétaire de la Commission trois séries de plans et profils du croisement ou des croisements en question:

Echelle:

Plan..	400	pieds au pouce.
Profil du chemin de fer (horizontal)	400	"
(vertical)	20	"
Profil de la grande route (horizontal)	100	"
(vertical)	20	"

1ère série, pour approbation par la Commission et production à la Commission.

2e et 3e séries a être fournies aux parties respectivement intéressées, avec une copie attestée de l'ordonnance qui ls approuve.

2. Le plan et le profil doivent indiquer au moins un demi-mille du chemin de fer dans chaque sens, et 300 pieds de la grande route de chaque côté du croisement.

3. Le plan doit indiquer toutes les obstructions à la vue de tout point de la grande route dans les 100 pieds du croisement à tout endroit du chemin de fer à une distance d'un demi-mille du dit croisement.

4. La compagnie doit donner à la municipalité où se trouve le croisement projeté 10 jours d'avis de la demande et des copies des plans, et fournir à la Commission la preuve de la signification.

5. La surface du chemin des abords de niveau ou exhaussés et des coupes faites pour les abords des croisements ruraux des chemins de fer sur les grandes routes doit avoir 20 pieds de largeur.

(*a*) Une clôture ou lisse forte et substantielle de quatre pieds six pouces de hauteur, avec une bonne couverture de poteau (de quatre pouces sur quatre pouces), une pièce mitoyenne de bois de charpente (un pouce et demi sur six pouces), et une planche de dix pouces fermement clouée à la base des poteaux, pour empêcher la neige d'être soufflée du chemin de fer surexhaussé, seront construites de chaque côté de chaque abord allant à un croisement de chemin de fer rural au-dessus d'une grande route, si la hauteur en est de cinq pieds ou plus au-dessus du niveau du terrain adjacent,—de façon à toujours laisser une surface de chemin claire de 20 pieds de largeur.

6. A moins qu'il n'en soit autrement ordonné par la Commission. le planchéiage ou les blocs de pavage ou la pierre cassée recouverte de menue pierre concassée, sur les croisements de chemin de fer ruraux sur les grandes routes (entre les rails et sur une largeur d'au moins huit pouces de chaque côté de l'extérieur de la voie) doivent avoir 16 pieds de largeur.

7. Dans les cités, villes et villages, la largeur de tous les abords d'un croisement de chemin de fer sur une grande route (rue ou avenue) et du planchéiage entre les rails et les côtés extérieurs de la voie, doit être réglée par la position de la rue et par le trafic qui y existe ou que l'on y attend, mais ne doit pas être de moins de 20 pieds.

8. Coupes et remplissage aux croisements de grande route.—Chaque fois qu'une coupe sur la ligne de chemin de fer excède 9 pieds, ou le remplissage de cette coupe excède 7 pieds à un croisement de grande route ou de rue, la compagnie de chemin de fer, avant de continuer le travail de la construction, doit référer l'affaire à la Commission, avec un relevé complet des faits et des circonstances que la Commission peut décider quant à l'à-propos d'ordonner la séparation des niveaux au dit croisement.

9. Dans des cas spéciaux, il peut, sur demande, être ordonné que tout croisement de grande route qui existe soit construit de façon à ce qu'il y ait conformation aux règlements et aux exigences qui précèdent.

Par ordre de la Commission.

A. D. CARTWRIGHT,

Secrétaire.

Les règlements qui précèdent ont été imprimés et adressés aux compagnies de chemin de fer soumises à la juridiction de la Commission.

ENQUETE SUR LE TRAFIC DES MESSAGERIES.

Une nouvelle audition relative à l'enquête qui précède a eu lieu à Toronto le 25 mai 1910, et a duré jusqu'au 1er juin, et l'audition définitive à eu lieu à Toronto le 29 juin. Une somme considérable de preuve avait été recueillie sous ce rapport, et le jugement du chef de la Commission, dans lequel ont abondé les autres membres de la Commission, a été rendu le trentième jour de décembre 1910, et des copies du jugement ont été adressées aux compagnies de messagerie et à nombre de parties directement intéressées. Vu que l'affaire était une question de grande importance et que le jugement était le résultat d'une enquête prolongée et complète, des arrangements ont été faits avec l'imprimerie de l'Etat pour publier le jugement et le faire réépandre à profusion. Le texte complet du jugement se trouvera à l'annexe "C".

JUGEMENTS DE LA COMMISSION.

Un résumé des principaux jugements rendus par la Commission pour l'exercice clos le 31 mars 1911, préparé par le secrétaire légiste, A. G. Blair, se trouvera à l'annexe "C".

TRAVAIL ROUTINIER DE LA COMMISSION.

DÉPARTEMENT DES ARCHIVES.

Depuis la publication du dernier rapport annuel de la Commission, ce département a perdu les services de M. E. W. McNeil, qui avait été nommé fonctionnaire des archives le 1er mars 1909 et qui a démissionné de cette position le 1er mai 1910 pour accepter un emploi plus lucratif à Toronto. C'est avec beaucoup de regret que la Commission a perdu les services de M. McNeil, qui, durant les treize mois qu'il a exercé ses fonctions, s'est montré fonctionnaire efficace et compétent, possédant les qualités qui particulièrement le mettaient en état de se charger de cet important service de notre travail. La Commission, cependant, a été heureuse de s'assurer de ses services même pendant un temps déterminé, durant lequel il a érigé en système le service des archives de la Commission, et inauguré plusieurs changements importants et utiles relativement à la manutention des archives, qui ont été menacées de devenir congestionnées à cause de l'accroissement très rapide du nombre de demandes, etc., qui se sont produites depuis quatre ou cinq ans.

La vacance causée par la démission de M. McNeil n'a pas encore été remplie, la Commission a mis M. C. H. Huband en charge des archives en qualité d'archiviste intérimaire.

La division des statistiques du service des archives dont a été spécialement chargé M. F. R. Demers, a démontré qu'elle est une division qui donne satisfaction.

Dans l'appendice "J" se trouve un tableau où sont classifiées les demandes, plaintes, etc., faites à la Commission sous l'autorité des divers articles de la loi des chemins de fer, compilation faite par M. Demers.

Dans le tableau reproduit plus bas on remarquera qu'il y a eu une diminution de 1,443 dans le nombre des liasses pour l'exercice clos le 31 mars 1911, comparativement à l'exercice précédent.

Cette diminution provient d'une disposition prise sous la direction de la Commission, et en vertu de laquelle le service du trafic de la Commission s'est chargé des

rapports des accidents, des rapports sur les gares, et certaines autres affaires se rattachant au service du fouvement, qui originairement appartenait au département des archives de la Commission.

Les services d'un autre commis ont été jugés nécessaires, et M. B. Lyons a été ajouté au personnel.

Suit un tableau des demandes, plaintes, rapports sur les croisements formulés, liasses classées, lettres expédiées, et ordonnances prononcées, pour l'exercice clos le 31 mars 1911.

Relativement aux ordonnances prononcées pendant l'exercice clos le 31 mars 1911, on peut attirer l'attention sur la modification apportée à l'article 246 de la loi des chemins de fer, par suite de laquelle une ordonnance de la Commission n'est plus requise dans les cas ou les fils du téléphone, du télégraphe ou de la lumière électrique sont tendus pour traverser un chemin de fer du consentement de la compagnie conformément à des règlements généraux, plans et devis approuvés et adoptés par la Commission. La mesure dans laquelle cette modification a servi peut être connue si l'on se rapporte à l'appendice "J", ou l'on verra que le nombre des demandes pour l'exercice clos le 31 mars 1911, sous le régime de l'article 246 de la loi des chemins de fer, de tendre les fils de téléphones à travers la voie des chemins de fer, s'élève au chiffre de 288; tandis que pour l'exercice précédent, clos le 31 mars 1910, avait été de 970—ce qui accuse une diminution de 682. En dépit cependant de cette grosse diminution, il y a eu, durant l'exercice qui vient de s'écouler, 26 ordonnances de plus de prononcées que durant l'exercice clos le 31 mars 1910.

Nombre des demandes faites..	3,828
Nombre de plaintes irrégulières..	573
Nombre des rapports sur croisements de grande route.. ..	281
Nombre total des liasses classées durant l'exercice..	4,682
Nombre total des liasses classées durant l'exercice précédent	6,125
Diminution..	1,443
Lettres et documents reçus durant l'exercice..	36,055
Lettres et documents reçus durant l'exercice précédent.. ..	30,900
Augmentation..	8,155
Nombre de lettres expédiées durant l'exercice..	35,832
Nombre de lettres expédiées durant l'exercice précédent.. ..	33,337
Augmentation..	2,495
Nombre des ordonnances prononcées durant l'exercice.. ..	3,336
Nombre des ordonnances prononcées durant l'exercice précédent..	3,310
Augmentation..	26

En l'appendice "A" se trouve une liste des plaintes irrégulières déposées au cours de l'exercice.

PLAINTES IRRÉGULIÈRES.

On attire de nouveau l'attention sur le nombre des plaintes irrégulières dont la Commission s'est occupée; il y en a eu 573, contre 494 pour l'exercice clos le 31 mars

1910. Un relevé détaillé de ces plaintes dont il a été disposé sans audition spéciale se trouve en l'appendice "A".

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE.

Depuis la publication du dernier rapport annuel, les nominations qui suivent ont été faites dans le personnel, savoir: R. J. White, commis et sténographe, a été nommé par arrêté du conseil le 29 juin 1910, pour remplir la vacance créée par la démission de M. G. Perley, et Melle May Vaughan a été recommandée par la Commission pour remplir la vacance causée par la démission de Melle I. M. Vogan, sténographe, qui a été présentée le 10 juin en 1911. A été ajouté au personnel M. E. J. C. Markgraf, commis et sténographe, qui a été nommé par arrêté du conseil le 1er septembre 1910 et qui a démissionné le 1er février 1911. Pour remplir la vacance causée par sa démission, la Commission a recommandé la nomination de M. R. W. Empey. Aucun autre changement n'a été effectué dans ce département.

DÉPARTEMENT DU TRAFIC.

Aucun changement n'a été fait dans le personnel de ce département depuis la publication du dernier rapport annuel. Le relevé du tarif des marchandises et voyageurs et les tarifs des messageries produits à la Commission entre le 1er avril 1910 et le 31 mars 1911, se trouvent avec le rapport du fonctionnaire chef proposé au trafic dans l'appendice "B".

DÉPARTEMENT DES INGÉNIEURS.

La vacance causée par la démission de M. N. Cauchon le 31 mars 1911 a été remplie par la nomination de M. A. A. Bélanger par arrêté du conseil en date du 6 juin 1910. A aussi été ajouté au bureau de Winnipeg, confié à M. H. A. K. Drury, ingénieur ajoint, Mlle N. McDonald, sténographe, nommée par arrêté du conseil le 17 juin 1910. Aucun autre changement ni aucune autre addition n'ont été faits au personnel. La liste des examens et des inspections faits par le département des ingénieurs au cours de l'exercice clos le 31 mars 1911 se trouve à l'appendice "F".

DÉPARTEMENT DU MOUVEMENT.

Depuis la publication du dernier rapport annuel, on a jugé nécessaire d'augmenter le personnel du bureau du fonctionnaire chef du mouvement par la nomination d'un commis additionnel; et M. H. H. Ward a été en conséquence nommé par arrêté du conseil du 11 février 1911. Le travail de ce département a considérablement augmenté depuis un an; et afin d'accomplir le travail d'inspection plus à fond, si l'on tient compte de la vaste étendue de territoire qu'il importe de couvrir, il va falloir faire d'autres additions au personnel du mouvement. Le rapport du fonctionnaire chef préposé au mouvement pour l'exercice clos le 31 mars 1911 se trouve à l'appendice "F".

ACCIDENTS.

Les listes jointes au rapport du fonctionnaire chef préposé au mouvement indique une forte augmentation du nombre des employés qui ont été tués au cours de l'exercice clos le 31 mars 1911, comparativement à l'année précédente. Ceci provient d'un affouillement qui s'est produit le 24 mars 1910, au mille 86, à l'ouest de la passe de

Roger, section des montagnes de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, où cinquante-huit employés ont été tués. On remarquera que cet accident ne paraît pas dans le rapport de l'exercice clos le 31 mars 1910, par suite du fait que le rapport de la compagnie n'a pas été reçu avant qu'ait été fait le rapport du fonctionnaire chef préposé au mouvement de la Commission. Le nombre des voyageurs tués accuse une diminution de vingt-sept individus pour l'exercice clos le 31 mars 1911, comparativement aux chiffres de l'année précédente; et relativement aux autres personnes tuées, il y a aussi une légère diminution.

BUREAUX DE LA COMMISSION.

Des dispositions ont été prises par l'entremise du ministère des Travaux publics pour donner à la Commission dans l'édifice de la gare du chemin de fer Grand-Tronc, une suite convenable de bureaux qu'on espère être prêts à occuper vers le 1er juin 1911. Ainsi qu'il a été dit dans le rapport de la Commision qui a précédé, ceci va nous asurer un soulagement bien urgent, vu que les bureaux que la Commission occupe actuellement sont tout à fait insuffisants, et que le travail de la Commission souffre du manque de logement. Les nouveaux bureaux vont aussi nous permettre de faire au personnel les augmentations qui y sont requises de temps à autre.

APPENDICE "A".

LISTE DES PLAINTES DEPOSEES A LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER, EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1911.

1566. Condition de la clôture et absence de garde-bestiaux le long de l'emplacement de la voie de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, dans le voisinage de Lumsden, Sask.

1567. Condition du matériel pour transport des voyageurs sur le chemin de fer Salisbury et Albert.

1568. Construction de certains wagons-fumoirs sur le chemin de fer Dominion-Atlantic.

1569. Prix exorbitants réclamés par la Compagnie de téléphone Bell pour les inscriptions supplémentaires dans ses almanachs de téléphone.

1570. Condition des garde-bestiaux de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien dans le voisinage d'Enderby, C.-B.

1571. La Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, pour être passée par le centre d'une ferme, à Colborne, Ont., y avoir supprimé l'approvisionnement d'eau, et n'avoir pas accordé au propriétaire un passage pour ses bestiaux.

1572. Changement projeté de l'emplacement de la gare de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à Lachine, P.Q.

1573. Condition de la voie de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, Mont-Tremblant, P.Q., vers le nord.

1574. *Southwestern Traction Company* pour n'avoir pas chauffé sa salle d'attente au village de Lambeth.

1575. Mauvais raccordements faits par le Dominion Atlantic et le chemin de fer intercolonial à Truro, N.-E.

1575. Mauvais raccordements faits par le Dominion-Atlantic et le chemin de fer Intercolonial à Truro, N.-E.

1576. Prix excessif réclamé par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc pour communication téléphonique avec Jordan-Station, Ont.

1577. Changements projetés dans la structure du pont de la Compagnie du chemin de fer Père-Marquette sur la rivière Sydenham, à Wallaceburg, Ont.

1578. Manque de service de collection et de livraison par les messageries dans le district de Toronto connu sous le nom de "College Heights", voisin du district de Deer-Park.

1579. Passe-droit dans les taux de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc pour le transport du bois de Charlton, Ont. à Buffalo, N.-Y.

1580. Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour n'avoir pas fourni une voie d'évitement et des facilités de chargement entre Brownhill et Tilston, sur son prolongement à l'ouest de Lauder, Man.

1581. Surtaux sur un chargement de wagon de chevaux et de bestiaux expédié de Tilbury, sur le chemin de fer Michigan-Central, à Seaforth, sur le chemin de fer Grand-Tronc.

1582. Réclamation supplémentaire de 25 cents pour un siège dans le wagon à chaises, quand il n'y avait pas de siège dans le wagon de première classe, sur un train du chemin de fer Pacifique-Canadien.

1583. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour usage de reçus d'expédition portant la stipulation de la responsabilité du propriétaire des effets expédiés, pour expéditions d'œufs.

1584. Prix de transport des voyageurs réclamé par la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Northwestern, de Brockville à Westport et retour.

15858. Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, pour avoir détruit un emplacement de chute d'eau, et omission d'avoir fourni un passage de bestiaux satisfaisant pendant sa construction sur un immeuble près de Toronto, Ont.

1586. Condition dangereuse d'un passage de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc au chemin entre les lots 20 et 21, con. 1, township de Cramahe.

1587. Condition dangereuse d'un passage de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc au chemin entre les lots 13 et 14, con. 1, township de Cramahe.

1588. *Citizen's Telephone Company,* pour avoir tendu des fils en travers de la voie de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, aux milles 24.9 et 25.9, section de Newport.

1589. Prix réclamés par la Compagnie de chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo de Saint-Thomas à Grassies, Smithville et autres endroits de la péninsule de Niagara.

1590. Prix additionnel réclamé par la *Canadian Express Company* de 50 cents du cent livres sur des marchandises allant à l'Ile-du-Prince-Edouard entre le 15 décembre et le 15 avril.

1591. La Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, pour refus de régler une réclamation pour deux poulains tués et un cheval blessé par son train dans le voisinage de Fork-River, Man.

1592. Absence de précautions contre le feu le long de la ligne du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique dans l'Alberta.

1593. Surtaux à un voyageur sous l'influence des liqueurs enivrantes, pour un billet de Warman, Sask., à Edmonton, Alta., à la gare de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern.

1594. Ennui éprouvé par le fait que les compagnies de chemins de fer n'avaient pas livré les effets des artistes dramatiques par le même train que celui par lequel ils étaient arrivés.

1595. Taux de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de l'éperon de l'*Antikokan Iron Company,* au mille 128.3, section de Port-Arthur à Port-Arthur.

1596. Compagnies de chemins de fer Ontario-Central et Temiskaming & Northern-Ontario, pour surtaux sur l'expédition de bestiaux et de porcs de Maynooth, Ont., à Haileybury, Ont., 5 mai 1909.

1597. Surtaux sur le transport d'effets de colons de Mount-Forest, Ont., à Netherhill, Sask., par le chemin de fer Pacifique-Canadien et le chemin de fer Canadian-Northern.

1598. Fermeture d'un passage de ferme sur un immeuble à East-Florenceville, N.-B.

1599. Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern pour avoir détruit des fermes et n'avoir pas agi équitablement dans l'achat de son droit de passage dans le voisinage de Port-Hope.

1600. Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour n'avoir pas fait arrêter ses trains n°s 7 et 8 à Bruce-Mines, et pour avoir dépassé la limite de vitesse sur le croisement en losange à cet endroit.

1601. Retard à des wagons de produits expédiés de Blenheim, Ont., sur le chemin de fer Père-Marquette.

1602. Surtaux sur le transport d'effets de colons de Milestone, Sask., à Kindersley, Sask.

1603. Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, pour refus de remettre à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Toronto, des expéditions de Stratford, Ont., pour Québec, Qué., qui n'étaient adressées qu'à Toronto par le Grand-Tronc.

1604. Condition des freins à main sur les wagons à marchandises du chemin de fer Michigan-Central.

1605. Refus de la Compagnie de téléphone Bell de se conformer aux termes d'une entente conclue avec une société pour la construction d'une courte ligne de téléphone surburbain devant se relier avec la ligne de téléphone Bell aux limites de la ville de London.

1606. Augmentation des taux de messagerie entre Halifax et Charlottetown, en passant par le détroit de Northumberland, entre le 15 décembre et le 15 avril.

1607. Retard dans transfert des messageries du chemin de fer Pacifique-Canadien au chemin de fer de Témiscouata à la Rivière-du-Loup et à Edmonton.

1608. Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, concession d'une voie d'évitement particulière à Port-Arthur, Ont., à d'autres sociétés, ce qui a eu pour résultat de gêner les opérations de la société pour laquelle la voie d'évitement avait été originairement construite.

1609. Condition défectueuse des parcs à bestiaux de la Compagnie du Grand-Tronc à Newtonville.

1610. Condition défectueuse des parcs à bestiaux de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à Port-Hope.

1611. *North American Telegraph Co., Ltd.,* pour n'avoir pas exécuté une entente conclue avec la *Ernestown Rural Telephone Co., Ltd.,* le 1er décembre 1909.

1612. Passage dangereux de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, dans le village de Palgrave, township d'Albion.

1613. Omission de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de fournir des wagons pour le service entre Neddaugh's-Siding et Vancouver.

1614. Passe-droits dans les prix de transport sur le chemin de fer rapide de Windsor, Essex et Lake-Shore.

1615. Condition dangereuse de la gare et mauvaises commodités de hangar à fret fournies par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Quebec à Saint-Cuthbert, Qué.

1616. Service défectueux sur le chemin de fer Père-Marquette, pour des expéditions de bétail sur pieds de Harrow à Montréal par London.

1617. Manque de clôtures sur l'éperon de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de la rivière Ochre.

1618. Condition dangereuse des clôtures, et rareté des passages et des garde-bestiaux le long de l'emplacement de la voie du chemin de fer Atlantique et Lac-Supérieur dans la paroisse de Saint-Omer, Qué.

1619. Retard de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à donner les avantages d'une voie d'évitement à New-Toronto.

1620. Sifflement excessif et non nécessaire des wagons de la Compagnie du chemin de fer électrique de Hull en approchant de la station des Golf-Links.

1621. Absence de garde-bestiaux aux passages de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, dans le voisinage de Saint-Albert, Alta.

1622. *Alberta Railway & Irrigation Company,* pour déficit dans l'expédition d'effets de ménage transportés de Lethbridge, Alta., à Concord, Montana.

1623. Dommages aux biens causés par l'inondation à Saint-Paulin, rang du Petit-Saint-Charles.

1624. Chevaux tués sur la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien près de Kisbey, provenant de ce que les garde-bestiaux étaient remplis de neige.

1625. Fermeture d'un passage par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, du côté ouest de la rivière Gatineau, Cascades, Qué.

1626. Surtaux par la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata sur expédition de poteaux à Montréal.

1627. Augmentation projetée du poids minimum des chargements de wagons pour les conserves, les épiceries, etc.

1628. Refus de l'"American Express Company" de transporter une expédition de papier à tenture à des endroits des townships de l'est aux termes de l'article "B" du tarif.

1629. Dommage à une ferme dans le voisinage de Viscount, Sask., par les clôtures-paraneige de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

1630. Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour n'avoir pas réglé pour l'emplacement de sa voie et les dommages aux immeubles sur son embranchement Régina, Saskatoon et North-Saskatchewan.

1631. Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour n'avoir pas construit une traversée de voie sur le chemin d'Enderby à Salmon-Arm.

1632. Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, pour omission de régler pour l'emplacement de sa voie sur son embranchement de Goose-Lake, 14 N.-E. et S.-E., 23-33-10, à l'ouest du 3e méridien.

1633. Taux sur le blé de l'ouest des ports de la baie Georgienne aux endroits à l'est de Montréal.

1634. Condition de la traversée de la rue principale de Ridgeway et la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

1635. Manque de service régulier de trains et d'un agent de gare à Aldergrove, C.-B., sur la ligne du chemin de fer Vancouver, Victoria et Eastern (chemin de fer Canadian-Northern).

1636. Perte de deux poulains par suite de l'ouverture vers la voie ferrée de la barrière de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern au passage de la ferme 2-50-2 nord-ouest, à l'ouest du 4e méridien, Alberta, le propriétaire de la ferme ayant refusé de pénétrer sur l'emplacement de la voie pour la fermer.

1637. Absence de garde-bestiaux sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, dans le voisinage de Blackfoot, Alta.

1638. Défaut de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de dédommager le propriétaire pour la perte d'une caisse de marchandises expédiée de Fort-Frances, Ont., à Petit-Rocher, P.Q.

1639. Prix de transport d'un tuyau en bois, de New-Westminster, C.-B., à Hedley et Princeton, C.-B., sur le chemin de fer Great-Northern, comparé au prix sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

1640. Compagnie du télégraphe du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour avoir fait majorer les prix en exigeant le tarif commercial complet du jour au lieu des tarifs de la presse.

1641. Etat des garde-bestiaux sur le chemin de fer Canadian-Northern, dans le voisinage de Togo, Sask.

1642. Fermeture d'un passage de ferme par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à l'île de l'Arc, Alta.

1643. Refus de la Compagnie du chemin de fer du Canadian-Northern de régler la réclamation pour avoir tué un veau sur sa ligne près de Kashaboiwe, Ont.

1644. Clôture de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Arden, Man., et prise de gravier par cette compagnie sur une propriété privée.

1645. Prix excessifs exigés pour le transport d'un veau et d'une vache expédiés de Hull à Kazabazua, par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

1646. Tarif de la Compagnie des Messageries Dominion entre Brantford et Kenora, Ont., et entre Brantford et la Rivière-La-Pluie.

1647. Etat dangereux du croisement à 1¼ mille à l'est de Schaw-Station, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

1648. Etat dangereux du croisement à la station de Leslie, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

1649. Etat dangereux du croisement à 1¼ mille à l'est de Leslie, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

1650. Etat dangereux du croisement à 2¼ milles à l'est de Leslie, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

1651. Etat dangereux du croisement entre les stations Moffatt et Corwhin, à la ligne de la 11e concession, sur l'embranchement de Guelph et Goderich du chemin de fer Pacifique-Canadien.

1652. Encombrement et manque de ventilation dans les voitures Pullman.

1653. Distinction par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en faveur de Peter Lyall & Sons, sur le prix de transport du gravier.

1654. Tarif de la "Boston and Maine R. R. Co." pour transport de vieux fer de Capelton à Sherbrooke.

1655. Décision des agents de camionnage des différents chemins de fer dans London, Ont., à l'effet que toute commande d'attelages devra être reçue à 2 heures de l'après-midi, par suite des instructions données par les chemins de fer qu'aucune marchandise ne sera acceptée aux hangars pour être expédiée après 5 heures de l'après-midi. Aussi refus de livrer les marchandises dans l'après-midi.

1656. Mauvais service de voyageurs fourni par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc entre Buffalo et Dunnville et les endroits intermédiaires.

1657. Distinction alléguée en ce qui concerne les prix de transport du grain par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, au détriment du village de Balcarres, Sask.

1658. Plainte contre la Compagnie de Messageries Canadienne, pour avoir exigé 25 cents pour remise d'argent payé pour effets expédiés payables sur livraison.

1659. Refus de la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc de transporter des envois de poissons de Port-Dover et de Port-Maitland sur des trains de voyageurs, excepté par messageries.

1660. Prix majorés par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern sur envois de chevaux de Jarvis, Ont., à Kindersley, Sask.

1661. Manque de clôtures sur le parcours du chemin de fer Canadian-Northern à travers les propriétés dans le district de Vermillon, Alta.

1662. Prix de transport du blé, de Balmoral, Cunton et Teulon à Fort-William, par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

163. Traitement du corps de F. Limosi, tué par un convoi de voyageurs du chemin de fer Pacifique-Canadien près de Nairn-Centre-Station, le 7 juin 1910.

1664. Fermeture proposée de la rue Simplex, dans le village de Saint-Pierre, par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

1665. Refus de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de régler une réclamation pour jument tuée à Ogilvie, Man.

1666. Croisement des fils de la "Central Electric Light Co." sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, à la rue Tupper, Portage-la-Prairie, n'étant pas conforme aux conditions et devis approuvés par la Commission.

1667. Croisement des fils de la "Central Electric Light Co." sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, à la rue Main, Portage-la-Prairie, n'étant pas conforme aux conditions et devis approuvés par la Commission.

1668. Rameau projeté du chemin de fer Pacifique-Canadien sur une ruelle dans la ville de Brandon, au sud de l'avenue Pacific, s'étendant d'un point situé à l'est de la Première rue jusqu'à l'extrémité est de la Dixième rue.

1669. Refus de la Compagnie du chemin de fer du Canadian-Northern de régler une réclamation pour cheval blessé sur quai de chargement à McCreary, Man.

1670. Absence de clôture sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, dans le voisinage de Nutana, Sask., ayant causé la perte de deux chevaux.

1671. Refus de la Compagnie du Pacifique-Canadien de régler une réclamation pour bétail tué par suite du fait que la clôture avait été démolie près de Beverley-Station, Sask.

1672. Etat dangereux du chemin public sur la rive sud de la rivière Saint-François, entre Melbourne et Brompton, lequel a été construit par la Compagnie du chemin de fer de la Montagne-Oxford (P.C.).

1673. Enlèvement d'articles contenus dans une malle durant le trajet de Blyth, Ont., à Daysland, Alta., chemin de fer Pacifique-Canadien.

1674. Chute soudaine des barrières à la traversée du chemin de fer Pacifique-Canadien sur la rue Saint-George, à Peterboro, Ont., au moment où un piéton traversait.

1675. Règlement des chemins de fer en Canada comportant que les billets de série ne peuvent servir qu'à une seule personne.

1676. Insuffisance de wagons pour transport d'effets de ménage de Claresholm, Alta., à Conrad, Montana.

1677. Déplacement d'une barrière et foin endommagé par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à Wabanum, Alta.

1678. Empiètement sur l'emplacement de la voie du chemin de fer Canadian-Northern (autrefois chemin de fer "Red River Valley") sur la grande route de Pembina, près du pont de Saint-Jean, municipalité de Montcalm, Man.

1679. Manque de garde-feu sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern dans le district à l'ouest de Vermillon, Alta.

1680. Hauteur du marche-pied des voitures de la Compagnie du chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal.

1681. Refus de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de fournir un passage pour troupeau de bêtes à cornes sur une ferme dans le ¼ N.O. de la section 28, tp 34, rang 27, à l'ouest du 2me M., Sask.

1682. Distinction par la Compagnie Toronto, Hamilton et Buffalo, et par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, au détriment de la ville de Brantford, en ce qui concerne le tarif d'échange.

1883. Vache tuée sur le chemin de fer Canadian-Northern à 2½ milles à l'est de Ranfurly, le 24 avril 1910.

1684. Violation par la Compagnie du chemin de fer Wallaceburg et Lac-Erié, de la loi des chemins de fer dans l'exploitation de sa voie ferrée dans la ville de Chatham.

1685. Retard apporté au transport de marchandises de Winnipeg à Le-Pas, Sask., par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern; aussi transport de marchandises dans des wagons à charbon par la même compagnie.

1686. Insuffisance de wagons sur le chemin de fer Canadian-Northern-Québec, spécialement pour chargements entre Sainte-Elizabeth et Saint-Cuthbert, Qué.

1687. Tarif de télégraphie de la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique (G.-T.) étant au-dessus du tarif régulier à certains endroits dans Ontario.

1688. Tarif d'aiguillage par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur un wagon expédié à la voie de garage de la Compagnie Brandram Henderson, à Montréal.

1689. Négligence de la part de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique d'établir un passage convenable sur un homestead situé dans le ¼ sud-est de la section 36, tp. 53, rang 10, à l'ouest du 5me méridien, Alberta.

1690. Négligence de la part de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern d'établir un passage à niveau sur une ferme dans le ¼ S.-E, de la section 32-14-21, Manitoba, aussi mauvais état d'un croisement sur le quart N.-O. de la même section.

1691. Dommage sur propriété dans les quarts de section S.-E. et N.-O. 32-19-21, à l'ouest du 2me M., Sask., causé par le feu d'une locomotive du chemin de fer Canadian-Northern.

1692. Insuffisance de trains entre Ridgeway et Buffalo, sur le chemin de fer du Grand-Tronc.

1693. Refus de la Compagnie du chemin de fer de la Baie-de-Quinté de transporter un voyageur de Harrowsmith à Kingston.

1694. Fermeture d'un passage sur une ferme à Saint-Léonard, N.-B., par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

1695. Fermeture d'un passage sur une ferme à Saint-Léonard, N.-B., par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

1696. Fermeture d'un passage sur une ferme à Saint-Léonard, N.-B., par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

1697. Accumulation des chemins de fer le long d'une ligne nécessitant une déviation du Pacifique-Canadien ou du Grand-Tronc, où l'on se propose de traverser le bras sud de la Saskatchewan, près de Coxby.

1698. Absence de clôture et de passage de ferme sur le chemin de fer Canadian-Northern, à travers une ferme dans la section N.-E. 28-24-28, à l'ouest du 2e M., Sask.

1699. Service insuffisant des trains pour transport des fruits de Grimsby, Beamsville, Winona et Grimsby-Park.

1700. Tarif majoré sur écorce expédiée à Kingston de différents endroits sur le chemin de fer de la Gatineau par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

1701. Défaut de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern pour n'avoir pas réglé pour l'emplacement de la voie sur le ¼ N.-O. des sections 32 et 33, à l'ouest du 1er M., Man.

1702. Insuffisance de wagons pour transporter du foin, sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern, à Berthierville, Qué, et autres endroits dans ce voisinage.

1703. Retard causé à une excursion par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, de Lindsay à Guelph, et refus d'allouer à l'institution faisant cette excursion un pourcentage sur les profits.

1704. Un conducteur de tramway de la ville d'Edmonton a passé sur un croisement de chemin de fer sans descendre de voiture et donner au mécanicien le signal de "voie libre".

1705. Mesure prise par la Compagnie du chemin de fer Montréal et Comtés du sud, en modifiant son règlement au sujet de l'acceptation de billets émis par le chemin de fer Grand-Tronc, sans avoir donné avis du fait deux jours d'avance.

1706. Projet de voie de transfert reliant le chemin de fer Canadian-Northern au chemin de fer Pacifique-Canadien, sur la Première rue, à Brandon.

1707. Absence de clôture sur le chemin de fer Canadian-Northern, à travers une ferme dans le township de Cardiff, comté de Haliburton.

1708. Prix excessif exigé par la Compagnie de messageries Dominion sur une cruche d'eau minérale expédiée de Perth, Ont., à Morrisburg.

1709. Passage fermé par des wagons de la Compagnie du Pacifique-Canadien à North-Claremont, Ont.

1710. Marchandises expédiées des Etats-Unis ayant été détournées de la route indiquée sur le connaissement, il en est résulté des frais supplémentaires de transport.

1711. Service défectueux par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Québec à Sainte-Sophie de la Corne.

1712. Service défectueux par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Québec à Glasgow, Québec.

1713. Refus de la Compagnie "New-Ontario Transmission" de transporter des effets sur le lac de l'Esturgeon.

1714. Service donné par la "Simcoe, Huntsville & Lake of Bays Navigation Company".

1715. Absence de clôture sur le chemin de fer Pacifique-Canadien à travers une ferme dans le voisinage de Ralph-Station, Sask.

1716. Démission d'un employé du service de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, à Calgary, Alta., sans raisons valables.

1717. Prix de transport excessif sur un envoi d'extraits et de poudre de gelée, de Toronto à Vancouver, par la Compagnie du Grand-Tronc.

1718. Défaut d'établir un passage convenable sur une ferme à un demi-mille à l'est de la voie d'évitement Quadra, étant sur la section 28-13-25, à l'ouest du méridien principal, Man., sur le chemin de fer Grand-Tronc.

1719. Refus de la Compagnie du Pacifique-Canadien de rembourser la partie non-utilisée d'un billet de retour, de Yorkton à Gretna.

1720. Majoration de tarif par la Compagnie du Pacifique-Canadien sur batteries sèches, entre Toronto et Montréal.

1721. Absence de garde-feux sur le chemin de fer Canadian-Northern, entre Stettler et la rivière au Daim-Rouge.

1722. Absence de clôture sur le chemin de fer Canadian-Northern, de Prince-Albert à la ligne de Battleford, dans le voisinage de l'emplacement de ville de Shelbrook.

1723. Quatre chevaux tués par les wagons du Pacifique-Canadien, à la section S.-O. 14-39-27, à l'ouest du 4me méridien, Alta., par suite du fait que les ingénieurs de la compagnie du chemin de fer avaient défait les clôtures.

1724. Refus de la Compagnie du chemin de fer New-York & Ottawa de permettre à une personne de voyager sur un train régulier de Newington à Cornwall, après lui avoir vendu un billet d'excursion.

1725. Refus de la Compagnie du Grand-Tronc de payer la valeur d'huile perdue durant le trajet de Toronto à Belleville.

1726. Fermeture du passage d'une ferme par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à l'est de Rockhaven, sur l'embranchement de Maniwaki.

1727. Refus de la Compagnie du Canadian-Northern de payer le dommage pour bétail tué près de la ville de Davidson, Sask., par suite du fait que la voie n'avait pas été clôturée.

1728. Insuffisance du service de transport fourni par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Indian-Head, Sask.

1729. Distinction en fait de prix de transport sur bois de construction entre Warman et Lloydminster, sur le chemin de fer Canadian-Northern.

1730. Incompétence des hommes de service sur les trains de voyageurs du chemin de fer Grand-Tronc, en dehors de London, Ont.

1731. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de payer la valeur de deux taures tuées sur leur ligne, à Creston, C.-B.

1732. Projet de traverser la propriété Gugy, par la "Quebec Railway, Light and Power Company", par un embranchement à partir d'un endroit situé près de la station de Beauport jusqu'à l'hôtel Kent, Chutes-Montmorency.

1733. Défaut de la part de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de clôturer sa ligne à travers une ferme, dans le voisinage de Craik, Sask.

1734. Inondation de caves et de terrains à Saint-Guillaume, provenant d'un barrage construit par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

1735. Dommage aux terres à foin dans la localité de Big-Valley, au sud de Stettler, causé par le feu des locomotives de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern.

1736. Des navires allant recevoir leur chargement sur la rivière Fraser ont été obligés d'abaisser leur mâture afin de passer sous les fils électriques de la "British Columbia Electric Railway Company".

1737. Prix excessifs du transport exigés par les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc sur des boîtes de papier plié, d'Ottawa à Montréal.

1738. Ligne proposée de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern le long de South Railway Street, dans la vallée de Régina.

1739. Refus de la part de la Compagnie du Grand-Tronc de livrer ou de transporter des marchandises pour une maison de Toronto.

1740. Utilisation d'un embranchement sur la ruelle Railroad à Hagersville, par la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central, comme voie principale d'évitement, bien

qu'il eût été construit avec l'entente qu'il ne servirait que pour une compagnie de minoterie.

1741. Retard de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à fournir une voie de garage pour l'emplacement de la "Fort-William Industrial and Development Co.", rue Christina.

1742. Conditions défectueuses existant sur la ligne St-Jérôme du chemin de fer Canadian-Northern-Quebec, quant au nombre de sièges, au manque d'hommes pour manier les bagages et le mauvais état de la voie.

1743. Mesures prises par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern en ce qui concerne le renvoi de l'agent et la fermeture de la station de Silver-Mountain, Ont.

1744. Vache tuée sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, près de Killam, Alta., par suite du fait que le garde-bestiaux ne valait plus rien.

1745. Insuffisance des garde-bestiaux en usage sur le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique dans l'Alberta.

1746. Absence de clôture sur le chemin de fer Canadian-Northern à travers une ferme près de Kakabeka-Falls, Ont.

1747. Distinction par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien en ce qui concerne les prix de transport du charbon de Fort-William et Port-Arthur à Lang, Sask.

1748. Distinction en ce qui concerne le service des messageries et de voiturage dans la ville de Hamilton, Ont., en faveur des anciennes parties de la ville.

1749. Etat d'un croisement du chemin de fer de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, sur la réserve du chemin entre les sections 28 et 29, dans le tp. 34, rang 27, à l'ouest du 2me M., Sask.

1750. Insuffisance du service fourni par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, entre Sainte-Martine et Beauharnois.

1751. Suppression par la Compagnie du chemin de fer du Témiscouata de la halte d'Otterburn.

1752. Vache tuée sur le chemin de fer Canadian-Northern près de Vista, Man., par suite du manque de garde-bestiaux.

1753. Incompétence des hommes employés au service des trains, sur le chemin de fer Grand-Tronc durant la grève.

1754. Service défectueux des trains sur l'embranchement de Winnipegosis du chemin de fer Canadian-Northern

1755. Prix exigé pour transport de bois de construction par la Compagnie du chemin de fer Great Northern, de Tynehead à Cloverdale.

1756. Réclamation non réglée contre la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc sur des instruments aratoires expédiés de Montréal à la station Saint-Ephrem, Qué.

1757. Supplément exigé pour bagage ordinaire par la Compagnie de navigation Otonabi lorsque ce bagage avait été consigné de Toronto à Sturgeon-Point par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

1758. La Compagnie du chemin de fer Canadien-Northern a empiété sur des terrains à Clarkleigh, Oak-Point; elle a causé à la propriété des dommages qu'elle a refusé de payer.

1759. Prix excessifs exigés par la Compagnie des Messageries Dominion pour transport de framboises de Burlington, Ont., à Winnipeg et Brandon.

1760. Défectueuses barrières de ferme fournies par la Compagnie du chemin de fer Great-Northern.

1761. La Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern pour avoir négligé de clôturer sa ligne et n'avoir pas payé l'emplacement de la voie à travers une ferme près de Camrose, Alta.

1762. Etat dangereux d'un pont sur le chemin de fer Atlantique et Lac-Supérieur. à Rock-Cut, New-Richmond.

1763. Classification élevée des chemins de fer pour transport de billes et de pilotis du voisinage de Port-Arthur, Ont., à Winnipeg.

1764. Plainte contre la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour s'être débarrassée au moyen de pompes des déchets de leur outillage à Wapella, Sask.

1765. Tarif de préférence de 1 cent pour cent livres au détriment du port d'Halifax.

1766. Tarif excessif pour les immigrants du port d'Halifax.

1767. Différences des tarifs de messageries au détriment du port d'Halifax.

1768. Défaut des compagnies de chemins de fer Canadian-Northern et Pacifique-Canadien de fournir des wagons en nombre suffisant pour envois de Berthierville, Qué.

1769. Construction proposée d'un embranchement pour la Compagnie *Canadian General Electric* traversant la rue Park et longeant la rue Albert. Peterborough.

1770. Défaut de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de fournir un wagon de luxe pour chevaux à Saint-Jean, pour envois de chevaux dans l'ouest.

1771. Différences entre les tarifs de voyageurs d'Aldergrove, C.-B., à New-Westminster et Vancouver. sur le chemin de fer Great-Northern.

1772. Prix de transport du foin de Toronto, Montréal et les principaux endroits de l'est, à l'ouest.

1773. Un voyageur a été obligé de payer sa place sur le chemin de fer Grand-Tronc de Toronto à Gananoque, alors qu'il avait un billet du chemin de fer Pacifique-Canadien, par suite de renseignements inexacts à lui donnés par les employés du Grand-Tronc à Hamilton.

1774. Garde-bestiaux défectueux sur le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique dans le voisinage de Yarbo, Sask.

1775. Réclamation non réglée contre la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour prix excessifs de transport des marchandises sur cinq wagons de bois de construction expédiés de Fassett, Qué., à Saint-Timothée.

1776. Prix excessifs exigés pour trains à la recherche de bois à pâte et de pilots sur le prolongement de Port-Arthur et Duluth du chemin de fer Canadian-Northern.

1777. La Compagnie du chemin de fer Atlantique et Lac-Supérieur a déchargé une consignation de foin à Caplin, Ont., dans la boue et en plein air. et n'en a averti le consignataire que deux jours après, causant du dommage au foin.

1778. Droit accordé aux détenteurs de billets d'interrompre leur voyage à certains endroits sur les chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc.

1779. Retard d'ouvrir au trafic l'embranchement de la Montagne-du-Tonnerre, sur le chemin de fer Canadian-Northern, allant de Pelly-Siding à l'ouest.

1780. Refus par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de payer la réclamation pour vache tuée près de Chaplin, Sask.

1781. Majoration du prix de transport de wagon chargé d'avoine de Hepburn, Sask.. à Naksup. C.-B., par les chemins de fer Canadian-Northern et Pacifique-Canadien.

1782. Insuffisance des garde-bestiaux installés au passage du chemin de fer Grand-Tronc dans le voisinage de Camperdown, Ont.

1783. Entente entre le conseil de ville de Brantford et la Compagnie des tramways de Brantford, accordant une prolongation d'une année pour l'achèvement des lignes Eagle-Place et West-Brantford.

1784. Absence d'un passage public convenable à la station de Guelph-Junction sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

1785. Négligence de la part de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de fournir des appareils frigorifiques C.P.R. pour envois de pommes de Belleville, Ont., à Winnipeg.

1786. Prix exigé par la Compagnie du téléphone Bell sur un téléphone de logement dans la ville de Toronto.

1787. Prix exigé par la compagnie du téléphone Bell sur un téléphone de logement dans la ville de Toronto.

1788. Taux sur un téléphone de logement sur la rue DeLisle, Toronto.

1789. Refus du service du téléphone par la Compagnie du téléphone Bell, dans la ville de Toronto, dû au langage malséant de l'abonné à l'adresse *Central.*

1790. Absence d'un abri pour voyageurs à Merle-Siding, sur le prolongement Brandon et Régina du chemin de fer Canadian-Northern.

1791. Jeunes fonctionnaires sans expérience sur les chemins de fer, étant cause d'accidents et de la démission des employés de trains et des cantonniers.

1792. Fermeture du passage sur le chemin de fer Ontario-Central, sur la grande route entre la ville de Trenton et la gare du chemin de fer Grand-Tronc.

1793. Transbordement des marchandises par la Compagnie du chemin de fer *Windsor. Essex & Lake Shore Rapid,* dans la partie commerciale de la ville d'Essex, aussi exploitation de la voie à traction animale, rue Main.

1794. La Compagnie du chemin de fer *British-Columbia Electric,* demandant de changer le nom de sa station d'arrêt *Cheese Factory* en celui de *Langley.*

1795. Tarif de transport du pétrole et de ses produits, de Petrolia, Ont., à Winnipeg, Man., par les chemins de fer Grand-Tronc, Pacifique-Canadien et Canadian-Northern.

1796. Absence de garde-bestiaux dans le voisinage de Rama, Sask., sur la ligne Winnipeg-Edmonton du chemin de fer Canadian-Northern.

1797. Insuffisance de wagons fournis pour transport de sable de Hamilton, Ont., à Guelph, Ont.

1798. Négligence de la part de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à régler la réclamation pour majoration des prix d'aiguillage des trains aux têtes de ligne de Montréal, Union Jacques-Cartier Jct. au Mile-End.

1799. Défaut de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de fournir des moyens de transport à Montréal aux voyageurs du train n° 57, déraillé à environ 18 milles de Montréal, le 28 août 1910.

1800. Négligence de la part de la Compagnie du Pacifique-Canadien de régler la réclamation produite pour la perte d'un envoi de sucre de Régina à Trossachs, Sask.

1801. Absence d'un passage sur le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique sur une propriété à l'Epinettière, Alta.

1802. Différence du tarif sur le transport de la farine de Lemberg à Winnipeg et à Fort-William, par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

1803. Insuffisance de wagons sur le chemin de fer Grand-Tronc à Saint-Rémi, Qué.

1804. Dommage causé à la récolte sur une ferme de l'Annonciation, Qué., par suite du fait que la barrière de la ferme sur le chemin de fer Pacifique-Canadien était restée ouverte.

1805. Correspondance entre les chemins Pacifique-Canadien et Kingston et Pembroke à Sharbot-Lake.

1806. Déplacement des clôtures et drainage défectueux sur le chemin de fer Brockville, Westport et Northwestern (C.-N.) à Delta.

1807. Mauvais état d'un passage sur le chemin de fer Canadian-Northern dans la municipalité rurale de Saint-François-Xavier, Man.

1808. Projet de croisement du chemin de gravier, dans le township de Sydney, à l'est du lot 32, con. 1, par le chemin de fer Canadian-Northern, Ont.

1809. Défaut de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de publier le tarif concernant les prix du transport d'entier parcours pour le charbon, de Rosetown à Kinderssley.

1810. Manière dont on a traité un voyageur allant de Cornwall à Ottawa, le 9 septembre 1910, par train spécial, sur le chemin de fer Ottawa et New-York.

1811. Service de train sur l'embranchement Prescott du chemin de fer Pacifique-Canadien, le 11 septembre 1910; aussi contre les conditions à Brays.

1812. Prix excessifs exigés par les entrepreneurs McDonald et O'Brien pour le transport de bois à pâte et autres marchandises sur le chemin de fer National-Transcontinental.

1813. Dommage à la propriété Gordon-Creek, à Yale, C.-B., par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

1814. Refus de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de fournir un croisement à Banning, Ont.

1815. Insuffisance de wagons-dortoirs sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, à partir de Winnipeg, le 6 septembre 1910.

1816. Prix de transport excessif sur wagon d'effets de colons, de Sumas, Wash., à Muenster, Sask.

1817. Réclamation non réglée contre la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, pour la perte d'effets expédiés de Rosetown à McLean, Sask.

1818. Dommage causé par l'inondation sur une propriété, étant partie du lot 3, con. 4, township de Yarmouth, par la *London & Lake Erie Transportation.*

1819. Prix exigé par la Compagnie de téléphone Bell pour un téléphone de logement à Deer-Park, Toronto.

1820. La Compagnie du Grand-Tronc a négligé de fournir des wagons en nombre suffisant pour l'expédition du foin à Saint-Michel de Napierville.

1821. Construction d'un embranchement par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, de l'ancienne ligne E. Y. & P., à travers une propriété privée et à travers la rue River jusqu'à un chantier de bois du côté sud de la rivière Saskatchewan, dans la ville de Strathcona.

1822. Clôturage d'une ligne de township à Whitla, Alta., par une compagnie de chemin de fer, séparant ainsi le homestead d'un colon de ses droits de préemption.

1823. Augmentation de tarif par la Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic sur transport de poisson entre Digby et Saint-Jean.

1824. Prix exigé par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour repas de viande, Toronto à London.

1825. Service de train sur le chemin de fer Grand-Tronc, entre Canfield-Jct et Cayuga, Ont.

1826. Taux excessif de transport de fruits par la Compagnie de Messageries Dominion à Edmonton, Alta.

1827. Froid dans les habitations des cantonniers sur le chemin de fer de la Baie-d'Hudson et Saskatchewan (C.-N.)

1828. Service de train fourni par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Cheadle, Alta.

1829. Fermeture du passage du chemin de fer Pacifique-Canadien, avenue Horne, à Mission-City, par suite du fait que les wagons avaient été laissés sur le passage à niveau.

1830. Prix excessif exigé pour transport d'un canot expédié de Maniwaki à Brockville.

1831. Distinction en ce qui concerne le prix de transport du bétail entre Woodstock et Sainte-Marie.

1832. Négligence de la Compagnie du chemin de fer Québec, Montréal et Rive-Sud d'entretenir ses clôtures, et aussi de couper les mauvaises herbes le long de la ligne vis-à-vis des propriétés n[os] 42, 51, 52 et 54, dans la paroisse de Varennes, Qué.

1833. Augmentation du prix de transport des porcs vivants de divers endroits à Toronto.

1834. Une compagnie de chemin de fer a traversé une propriété à Lumsden, Sask., sans conclure une entente à ce sujet.

1835. Fermeture du passage de la rue Elizabeth (maintenant Runnymede Road), Toronto, par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

1836. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a clôturé à travers la réserve pour chemin entre les sections 13 et 14, township 53, rang 5, à l'ouest du 5me méridien, Alta., sans y établir un passage.

1837. Prix excessifs exigés par la Compagnie de Télégraphe du chemin de fer Pacifique-Canadien pour télégrammes à Fort-George.

1838. Dommage causé à des effets de ménage durant le trajet de Montréal à Calgary, par le chehmin de fer Pacifique-Canadien.

1839. Prix exigés pour "magazines" et revues périodiques aux étalages de livres sur chemins de fer.

1840. Prix exigé par le chemin de fer Pacifique-Canadien sur marchandises envoyées à Kenora ou expédiées du même endroit.

1841. Prix exigé par la Compagnie du téléphone Bell pour un téléphone à Westboro, Ont.

1842. Supplément exigé par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour arrêt en chemin, à North-Bay, Ont, d'un envoi de bois de construction.

1843. La Compagnie du téléphone Bell exigeant le tarif commercial de $45 par année pour un téléphone de logement dans la ville de Toronto.

1844. Prix excessif exigé par la Compagnie du téléphone Bell pour un téléphone tout près des limites de la ville.

1845. Service de messageries fourni par la Compagnie de Messageries Dominion à Tilston, Man., l'agent, à cet endroit, refusant de recevoir les redevances des messageries.

1846. Refus de faire arrêter le train du Grand-Tronc n° 63, *Muskoka Express,* à Kilworthy, Ont., pour un voyageur muni d'un billet pour cet endroit.

1847. Service du téléphone fourni par la Compagnie de Téléphone Bell, de Montréal à Lachine.

1848. Refus de la *Montreal Light, Heat and Power Co.,* d'acocrder une réduction de tarif à moins qu'on ne passe avec elle un contrat pour cinq ans.

1849. Classification de transport pour gaz.

1850. Tarif exorbitant exigé par la Compagnie de Téléphone Bell pour prolonger dans la ville de Toronto les lignes téléphoniques et les appareils qui s'y rattachent.

1851. Réclamation non réglée contre la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur un wagon de poisson de Port-Arthur à Toronto.

1852. Plainte contre la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour avoir tué un bouvillon par suite du mauvais état de ses garde-bestiaux.

1853. Plainte contre la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern pour avoir tué une vache à Somerset, Man., par suite du mauvais état de sa clôture.

1854. Plainte contre le chemin de fer Pacifique-Canadien pour avoir changé l'heure du départ du train de la Rive-Nord, de la gare Union, Ottawa, sans avis raisonnable.

1855. Prix excessif de transport exigé par la Compagnie de Messageries Dominion pour un paquet de livres expédié de Calgary à Stettler.

1856. Plainte contre la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour avoir refusé de faire droit aux réclamations pour marchandises perdues ou endommagées.

1857. Plainte contre la Compagnie de Messageries Canadienne pour avoir refusé de régler une réclamation pour la perte d'un seau d'huîtres expédié de Whitchurch à London, Ont.

1858. Prix de transport de pommes de terre de Port-Arthur à Winnipeg, comparés aux prix de Winnipeg à Port-Arthur.

1859. Défaut de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de régler complètement pour dommage causé par le feu allumé par sa locomotive à Haywood, Man.

1860. Absence de clôture sur le chemin de fer Pacifique-Canadien dans le voisinage de Castlegar-Jct, C.-B.

1861. Plainte contre la Compagnie de Téléphone Bell pour avoir interrompu la correspondance d'un abonné de Merrickville avec Burritt's-Rapids et Kilmarnock, rendant son téléphone pratiquement inutile, et refusant de l'enlever avant l'expiration du contrat.

1862. Mauvais état de la gare de la Compagnie du Grand-Tronc, à l'avenue Ferguson, Hamilton, Ont.

1863. Retard subi par les marchandises expédiées de Hamilton et Toronto à Coronna, par suite du fait qu'elles ont été détenues par les Compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien, Grand-Tronc et Toronto, Hamilton et Buffalo.

1864. Retard d'un wagon de farine expédié à Caraquet, N.-B., de Dresden, Ont.

1865. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de régler une réclamation pour majoration du prix de transport de charbon expédié de Prescott à Perth.

1866. Refus de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de régler une réclamation pour perte de foin et bétail tué à Pilot-Mound, Man.

1867. Lenteur de circulation du train n° 73, sur la ligne de la Rive-Nord-Montréal-Ottawa, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

1868. La Compagnie du chemin de fer Témiscouata comptant un poids minimum de 40,000 livres pour les charges de wagons de bois de construction de Cabana, Qué., à tous les points du Canada.

1869. Projet de déviation de la route de la Côte Saint-Etienne, entre les lots 274 et 275, sur le chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, dans la paroisse de Saint-Benoît.

1870. Distinction relative aux prix des billets exigés par les chemins de fer de la part des délégués qui vont assister à des conventions annuelles.

1871. Omission de livrer une lettre télégraphique de Winnipeg, Man., à une personne de Huron, Dak. S. par la Compagnie de Télégraphe du chemin de fer Pacifique-Canadien.

1872. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de régler une réclamation faite au sujet d'une taure tuée sur sa ligne près de Tuffnell, Sask.

1873. Mort de deux jeunes poulains, causée sur l'embranchement Waltham du chemin de fer Pacifique-Canadien, par le fait d'un prétendu manque d'attention de la part de l'équipe du convoi.

1874. Prix excessifs exigés par la Compagnie Upper-Columbia-Transportation, sur effets domestiques de Golden à Wilmer.

1875. Vache tuée sur le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique près d'Edgerton, Alta., par suite du fait que le passage n'avait pas été convenablement établi.

1876. Distinction en ce qui concerne les prix exigés par les compagnies de messageries en faveur des maisons faisant affaires par la malle à Toronto.

1877. Plainte portée contre la Compagnie du chemin de fer Caraquet et Gulf-Shore, pour n'avoir pas réglé les réclamations pour dommages causés à une consignation de farine transportée de Dresden à Caraquet, N.-B.

1878. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien exige deux cents de plus pour le transport du grain de Midale, Sask., que la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern n'exige à partir d'un endroit où elles sont en concurrence, immédiatement au sud de Midale.

1879. Absence de garde-bestiaux au passage de la Compagnie du Pacifique-Canadien dans le township de Matchedash.

1880. Distinction pas les compagnies des chemins de fer sur les prix de transport de papier à revêtement de Hawkesbury à Winnipeg.

1881. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de régler une réclamation pour une vache tuée près de Nakusp, C.-B.

1882. Changement proposé de l'emplacement du bureau de télégraphe G. N. O. et du bureau de la Compagnie Canadienne de Messageries, d'un endroit dans le village de Saint-Georges, Ont., à la station du chemin de fer Grand-Tronc.

1883. Défaut de fournir de l'eau potable et des gobelets dans les voitures des trains entre Lethbridge et Carmangay, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

1884. Retard dans la construction d'un passage que la Commission avait ordonné d'établir d'un côté à l'autre de la rue Henderson, à Grayson, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

1885. Plainte contre la Compagnie du Téléphone Bell, pour avoir changé le prix d'un abonnement aux écluses de Lachine, Qué.

1886. Distinction injuste en ce qui concerne le prix des billets de fin de semaine en faveur des villes, par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

1887. Retard à Fort-Frances, dû au manque de circulation des trains de la Compagnie Canadian-Northern, par suite de l'incendie du pont à la rivière La-Pluie.

1888. Absence de clôture sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, dans les townships de Ralph, Buchanan et Wylie, comté de Renfrew.

1889. Plainte contre la Compagnie du chemin de fer Algoma-Central, pour avoir fourni de petites voitures au lieu de voitures de la grandeur ordinaire à Island-Lake; aussi *re* manque d'abri à cet endroit.

1890. Négligence de la part de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc d'entretenir les fossés le long de sa voie, sur le lot 215 de la paroisse de Saint-Blaise, Qué., causant par là de sérieux dommages.

1891. Plainte contre l'"Ashdown Hardware Co.", de Calgary, Alta, pour avoir refusé à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien la permission de prolonger son embranchement ou de traverser sa propriété afin de procurer à une autre maison un système de garage plus commode.

1892. Absence de clôture sur le chemin de fer Pacifique-Canadien entre Castlegar-Jct. et Trail.

1893. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de régler la ré-

1894. Pertes encourues par le fait du retard apporté à l'expédition de bétail, de clamation pour dommage à des effets de ménage expédiés de Montréal à Fort-William. Mundare et Vermillon, sur le chemin de fer Canadian-Northern, aux parcs du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Winnipeg.

1895. Pertes subies sur consignation de porcs livrés à différents endroits, le long de la ligne; ces pertes étant attribuables au fait que les conducteurs ne sont pas obligés de tenir compte du nombre de cochons reçus à chaque endroit.

1896. Retard apporté au transport du bétail par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à partir de Solsgirth, Man.

1897. Négligence de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern en ce qui concerne le paiement du bétail tué près d'Altamont, Man.

1898. Défaut dans l'état des clôtures et des fossés et manque de passages à niveau sur les fermes le long du chemin de fer Canadian-Northern-Quebec et mauvais système de drainage sur le chemin de fer Pacifique-Canadien dans la paroisse de Portneuf, Qué.

1899. Embranchement proposé par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, de la rue Russell à la Cinquième rue, dans la ville de Brandon, Man.

1900. Prix excessif de transport d'une consignation de cercles en fil de fer pour barils, de Montréal à Moosejaw, le 27 novembre 1909, par la ligne "Merchants-Mutual" à Fort-William, et de là par le chemin de fer Pacifique-Canadien, jusqu'à destination.

1901. Retard apporté au déchargement du bétail dans les parcs du chemin de fer Pacifique-Canadien à Winnipeg.

1902. Outillage défectueux pour le transport du bétail sur le chemin de fer Canadian-Northern.

1903. Note de classification de marchandises sur des coffres-forts, se lisant "Les coffres-forts pesant chacun 1,000 livres ou plus, doivent être chargés et déchargés par les propriétaires". Classification canadienne n° 14, coffres-forts en fer, item 48.

1904. La Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern est accusée d'avoir enlevé un madrier du passage public sur l'embranchement Morris et Brandon, tps 7 et 8, rangs 17 et 18, municipalité d'Oakland, Man.

1905. Retard de télégrammes entre Spy-Hill et Langenburg, par le télégraphe du chemin de fer Pacifique-Canadien.

1906. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc est accusée de n'avoir pas remboursé à un voyageur un surcroît de dépenses causé par la grève, qui l'a obligé de retourner de North-Bay à Brantford par Sudbury.

1907. Plainte contre la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central, pour avoir refusé d'adhérer aux tarifs C.R.C. 1506, 1532, 1684.

1908. Construction par la Compagnie du chemin de fer Great-Northern de certains ponceaux de manière à faire refluer l'eau sur une propriété privée à Port-Kells, C.-B.

1909. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de régler la réclamation pour pertes de clientèle provenant du fait que deux consignations d'incubateurs pour Walhachin, C.-B., ont été égarés.

1910. Prix déraisonnable de transport du bois à pâte de papier de Quisibis, N.-B., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

1911. Prix de transport du blé de Cupar, Sask., à Saskatoon, comparés avec les prix de transport du blé à destination de Fort-William, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

1912. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de permettre à un habitant de Menaik-Siding, à cinq milles au nord de Ponoka, Alta, de faire arrêter sur signal son train du dimanche afin de lui permettre d'aller à l'église.

1913. Prix excessifs exigés par la Compagnie de Télégraphe du chemin de fer Pacifique-Canadien pour son service du samedi des nouvelles de la presse associée.

1914. Pertes et dommages sur marchandises durant le transport de Margo, Sask., sur le chemin de fer Canadian-Northern.

1915. Prix excessif exigé par la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour transport d'une charrue expédiée de Saskatoon à Outlook.

1916. Plainte contre la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadian, pour avoir détourné le cours d'un ruisseau qui coulait à travers une ferme près de Florenceville-Station.

1917. Service défectueux sur le chemin de fer Napierville-Junction.

1918. Plainte contre la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien l'accusant de ne pas maintenir un agent à Garden, Ont.

1919. Absence de bancs ou de marche-pieds pour l'entrée et la sortie des trains de voyageurs aux stations des lignes de l'est des chemins de fer Grand-Tronc et Intercolonial.

1920. Service de train sur l'embranchement du chemin de fer Pacifique-Canadien de Farnham à Saint-Guillaume, connu sous le nom de chemin de fer Montréal et Atlantique.

1921. Service de train sur l'embranchement du chemin de fer Pacifique-Canadien, de Farnham à Saint-Guillaume, connu sous le nom de chemin de fer Montréal et Atlantique.

(1922, 1923, 1924.—*Même plainte que* 1921.)

1925. Exhaussement d'un ponceau à l'endroit où le chemin de fer Canadian-Northern-Quebec traverse le lac Saint-François, près de la station de Newaygo.

1926. Absence de voie d'évitement à la station de Larchwood, Ont., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

1927. Gages insuffisants payés aux cantonniers et aux journaliers, sur l'embranchement Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson, du chemin de fer Great-Northern.

1928. Lenteur du mouvement des marchandises entre Marieville et Montréal, Qué., par le chemin de fer Vermont-Central.

1929. Absence de clôture et mauvaise condition d'un passage de ferme sur le chemin de fer Atlantique-Québec et Occidental, ao Cap-Espoir.

1930. La Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern a négligé de payer l'emplacement de la voie traversant la ferme ¼ S.O. 12-47-20, à l'ouest du 4me M., près de Camrose, Alta.

1931. Défaut de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de payer la pleine valeur pour l'emplacement de sa voie à travers la ferme dans la section 33, tp 42, rang 14, à l'ouest du 3me M., Sask.

1932. Deux chevaux ont été tués sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, près d'Ericson, C.-B., par suite du fait que la voie n'était pas clôturée d'un côté, et qu'il n'y avait pas de garde-bestiaux.

1933. Frais de surestarie exigés d'une maison de Toronto par le chemin de fer Pacifique-Canadien pour le mois d'octobre 1910.

1934. Refus de la Compagnie du chemin de fer et de transportation London et Lac-Erié de vendre un billet de série pour cinquante trajets de Saint-Thomas à London, Ont.

1935. Frais d'entreposage exigés par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur une valise et deux malles à la gare de la Place Viger, Montréal, Qué.

1936. Majoration du prix de transport par la Compagnie du chemin de fer Pacique-Canadien sur un wagon de lait stérilisé, de Chesterville, Ont., à Vancouver, C.-B.

1937. Classification de marchandises sur les articles en pâte de bois de Thetford.

1938. Prix excessifs de transport à l'île Newport, Gaspé, Qué., aller et retour.

1939. Négligence de la part de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de conclure des arrangements pour l'occupation d'un terrain par son chemin de fer dans le quart nord-est de la sec. 14, tp 5, rang 13, à l'ouest du 2me M., Sask.

1940. Défectuosité du passage de ferme fourni par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, dans le township de Paipoonge, Ont.

1941. Plainte contre la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc pour dommages à une consignation de bois de Jordan, Ont., par suite du fait qu'elle n'a pas été chargée à temps.

1942. Modifications projetées au passage à l'angle des rues James et Hunter, à Hamilton, Ont., sur le chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo.

1943. Prix de transport d'une charge de wagon ordinaire exigé pour les malles et valises expédiées dans des wagons avec des effets compris dans la liste des marchandises de sellerie dans la classification canadienne n° 15.

1944. Le réseau de téléphone que la ville de Camrose, Alta, est à installer unit ses fils à d'autres fils déjà posés.

1945. Plainte contre la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern pour avoir défait des clôtures sur une ferme dans le ¼ N.E. de la sec. 30, tp 40, rang 18, à l'ouest du 4me M., Alta., et refusé de payer pour le terrain avant que ses plans ne fussent approuvés.

1946. Frais de messageries devant être exigés sur le lait en bouteilles.

1947. Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, relativement au prix offert pour terrain dans le ¼ N.E. de la sec. 5, tp 28, rang 2, à l'ouest du 2me M., Sask.; aussi pour foin détruit par les animaux, par suite du fait que la clôture avait été démolie.

1948. Prix excessif de transport du charbon de Round-Hill, Alta, à Eastern Alberta, comparés avec les prix d'Edmonton, sur le chemin de fer Canadian-Northern.

1949. Installations aux parcs du bétail à Moosejaw, et qualité de l'alimentation fournie.

1950. Variation dans les poids constatée dans les envois faits par les compagnies de messageries.

1951. Fermeture du passage de la rue Guy, Montréal, par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

1952. Classification de la pierre non taillée comme étant de la pierre taillée par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Tarif de la Compagnie de Télégraphe Great-North-Western entre La-Tuque et Québec, Qué.

1954. Majoration du prix de transport par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur des effets de colons, de West-Scio, Orégon, à Kamsack, Sask.

1955. La *West Kootenay Power & Light Co.,* a posé des fils traversant la voie du chemin de fer sans l'autorisation de la Commission.

1956. Traitement peu satisfaisant du bétail, de Didsbury, Alta., à Strathcona, Alta., par les compagnies des chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern.

1957. Plainte contre le chemin de fer Québec, Montréal et Rive-Sud, sur séries de billets et service des voyageurs, entre Saint-Lambert et Contrecœur.

1958. Incapacité de se trouver du bois, due à l'insuffisance de wagon sur le chemin de fer Canadian-Northern, dans l'Ouest.

1959. Majoration des prix de transport sur bois à pâte par la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, due à une erreur des prix indiqués sur le tarif.

1960. Insuffisance de garde-bestiaux sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

1961. Plainte contre la Compagnie de messagerie Canadian-Northern, pour avoir délivré à Saint-Justin, une consignation qui était adressée à Saint-Barthélemi, aussi prix excessif sur le même envoi.

1962. Taux des wagons-dortoir Pullman entre Brantford et Montréal.

1963. Froid dans la station et mauvais service de train sur le chemin de fer Québec, Montréal et Rive-Sud à Saint-Lambert, Qué.

1964. Dommages résultant des câbles de sûreté d'un poteau de la Compagnie de téléphone Bell sur sa ligne entre Stirling et Marmora, Ont.

1965. Passage dangereux, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, d'une ferme de l'Ancienne-Lorette.

1966. Prix de transport des cochons de divers endroits à Amherstburg, Ont., par le chemin de fer Père-Marquette.

1967. Mauvais service de train fourni par la Compagnie du chemin de fer Québec, Montréal et Rive-Sud, entre Montréal et Pierreville; aussi mauvais état des voitures à voyageurs et des locomotives.

1968. Facilités de déchargements à Brook, Sask., sur l'embranchement du Lac-aux-Oies, sur le chemin de fer Canadian-Northern.

1969. Prix excessifs de transport du poisson d'Halifax à Smith's-Falls, Ont.

1970. Etat dangereux d'un pont sur le chemin de fer Montréal et Comtés du Sud, à la rue Mill, Montréal, Qué.

1971. Réclamation non réglée contre la Compagnie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta, pour retard et dommage aux consignations de marchandises de Hitchcock, Dakota-sud, à Kimball, Alta.

1972. Croisement du chemin de fer Pacifique-Canadien, dans la municipalité rurale de Perdue, n° 346.

1973. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien exige que les propriétaires de bois à pâte attendant l'occasion d'être expédié signent le permis d'empiler ce bois sur la voie d'évitement.

1974. Installation sur trains mixtes entre Melville et Rivers, sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

1975. Billets de place entre Woodstock et Newburg-Jonction, sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien.

1976. Distinction en faveur de la Saskatchewan au détriment du Manitoba, en matière de tarif d'excursion à partir de divers endroits des Etats-Unis.

1977. Plainte contre la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, pour avoir exigé le tarif local sur farine de Rapid-City, Man., à Hallboro, au lieu du tarif pour transport d'entier parcours de Rapid-City à destination *via* Hailboro.

1978. Prix excessif pour transport de poisson par la Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic, entre Digby et Saint-Jean.

1979. Plainte contre la Compagnie de chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo, pour avoir destitué un serre-frein qui avait refusé de travailler parce que le fourgon était insuffisamment équipé.

1980. Classification de transport d'articles en acier.

1981. Prix excessif exigé par la Compagnie du Téléphone Bell pour téléphones de prolongement à Lindsay, Ont.

1982. Prix exigé par la Compagnie de Messageries Dominion, pour transport d'un colis de cinq livres de Montréal, Qué., à Perth, Ont.

1983. Traitement du bétail en transit sur le chemin de fer Canadian-Northern.

1984. Attitude de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern au sujet de règlement avec des cultivateurs pour l'emplacement de sa voie le long de son chemin de fer Alberta-Midland.

1985. Prix excessif exigé par la Compagnie de Messageries Canadian-Northern pour transport d'un colis de 8 livres, de Stanford, Conn., à Winnipeg.

1986. Manque de soin d'une consignation de bétail à Red-Deer, Alta., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

1987. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc au sujet du délai devant être accordé en ce qui concerne le changement de route ou la réexpédition du trafic.

1988. Augmentation de tarif exigée par la compagnie du Téléphone Bell dans Toronto, pour les nouveaux téléphones à longue distance.

1989. Deux chevaux tués, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, près de Manson, Man.

1990. Service défectueux d'agents de sûreté donné par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, dans le district de Montréal.

1991. Refus de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de régler une réclamation pour un cheval tué près de Canora, Sask., 26 août 1910.

1992. Les wagons des convois, n'étaient dételés qu'à un bout, pendant qu'on les pesaient sur la balance de la voie.

1993. Plainte contre la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour maniement de consignations de volailles de certains points dans Ontario, à Radisson, Sask., *via* Saskaton, au lieu de les livrer à la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, à Winnipeg, selon la demande de l'expéditeur.

1994. Prix de transport du coke de Buffalo à Hamilton, sur le chemin de fer Grand-Tronc.

1995. Dangers courus par les courriers sur chemin de fer d'être heurtés par les trains allant à l'ouest en échangeant les malles avec les trains allant à l'est à Stoney-Point, Ont., sur le chemin de fer Grand-Tronc.

1996. Plainte contre la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, lui reprochant de ne pas vendre de billets de seconde classe au public voyageur dans la province du Nouveau-Brunswick.

1997. Défaut de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de tenir ouverte au trafic sa subdivision Kindersley durant une tempête de neige.

1998. Violation par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de l'entente avec la municipalité de la ville de Toronto, datée du 12 octobre 1903, au sujet d'une ligne d'embranchement traversant la rue Front et la rue John, dans la dite ville de Toronto.

1999. Refus de la Compagnie du chemin de fer Great-Northern d'installer un agent à Elk, C.-B.

2000. Inconvénients subis par deux voyageurs par suite du fait d'avoir été conduits au delà de leur destination (Pratt,Man.) et descendus à Gateside, sur le chemin de fer Canadian-Northern.

2001. Plainte contre la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, l'accusant d'avoir fait circuler des trains de marchandises avec un seul serre-frein.

2002. Service des trains sur l'embranchement du Lac-aux-Oies du chemin de fer Canadian-Northern.

2003. Refus de la Compagnie de chemin de fer *Quebec, Light Pomer* de consigner du bagage à la station de Québec après 6 p.m.

2004. La Compagnie du Téléphone a envoyé un compte à un abonné pour avoir changé son téléphone dans la ville de Montréal.

2005. Un conducteur du chemin de fer Canadian-Northern obligé d'aller à Sarnia pour passer un examen sur les règlements de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc avant qu'il lui fût permis d'entrer à Toronto, sur la voie du Grand-Tronc.

2006. Situation du passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Suffield, Alta, à un endroit près du réservoir où l'inondation rend le chemin dangereux.

2007. Refus de la Compagnie du chemin de fer Great-Northern de fournir des wagons frigorifiques sur lesquels les droits sont payés d'avance pour le trafic de Sapperton à Vancouver.

2008. Installation à Grasshill, Ont., sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc.

2009. Retard apporté à l'expédition de charbon de la voie de garage de Clover-Bar à Didsbury, Alta., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

2010. Mauvais état des garde-bestiaux et des clôtures sur le chemin de fer Great-Northern, dans le voisinage d'Aldergrove, C.-B.

2011. Défaut de service et de tarif uniformes de la part de la Compagnie de Téléphone Bell, dans la ville de Montréal.

2012. Service de la Compagnie de Télégraphe Great-North-Western, de Norwich, Ont., à Winnipeg, Man.

2013. Supplément exigé par la Compagnie de Téléphone Bell, dans Toronto, par suite du fait que l'abonné loue des chambres dans sa maison.

2014. Retard d'envois de Neepawa à certains endroits sur le prolongement Rossburn du chemin de fer Canadian-Northern

2015. Installations à la station de Nickelton, Ont., sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern Ontario.

2016. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de régler une réclamation pour avoir tué un cheval et une vache sur sa voie, dans le voisinage de Penhold, Alta.

2017. Défaut d'installations de gare à Newton-Siding, sur le chemin de fer Canadian-Northern.

2018. Plainte contre la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, au sujet de la fermeture de sa station à Lesage.

2019. Plainte contre la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, au sujet du déplacement de l'agent de la station de Leross, Sask.

2020. Déprédations et dommages causés à des effets livrés à Hymers, Ont., par le chemin de fer Canadian-Northern.

2021. Plainte contre la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, au sujet du déplacement d'un agent de station de Clavet, Sask.

2022. Prix du transport de plâtre expédié d'Alabaster, Mich., à Sarnia, Ont., par le chemin de fer Père-Marquette.

2023. Prix de transport exigé par la Compagnie de Messageries Dominion sur volailles, d'Orono à Yarmouth.

2024. Prix de transport exigés par la Compagnie de Messageries Dominion et Canadian-Northern, de Toronto à Pelly, Sask.

2025. Prix excessifs exigés par la Compagnie de Messageries Dominion sur volailles expédiées de différents endroits de l'Ouest.

2026. Prix de transport exigé par la Compagnie de Messageries Dominion sur truie, de la Montagne-de-Pierre à Marquis, Sask.

2027. Prix excessifs représentés comme ayant été exigés par la Compagnie de Messageries Dominion sur motocycle, de Trail à Creston, C.-B., et retour.

2028. Paiement exigé par la Compagnie de Téléphone Bell pour l'installation de téléphones dans la ville de Montréal.

2029. Prix excessif exigé par la Compagnie Américaine de Messageries entre Sherbrooke et North-Hatley, Qué.

2030. Etat dangereux du passage à niveau, rue Daniel, Arnprior, Ont., sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc.

2031. Manque d'agent de station à Langbank, Sask., sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern.

2033. Prétendue majoration du prix de transport de foin de Saint-Edouard à Providence par la Compagnie du chemin de fer Québec, Montréal et Rive-Sud.

2033. Prétendue majoration du prix de transport d'un wagon d'effets de ménage, de Braham, Minn., à Fish, Sask., par les compagnies GreatéNorthern, et Canadian-Northern.

2034. Enlèvement des madriers des passages à niveau dans la municipalité rurale de Francis, n° 127, Sask., par les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern.

2035. Mauvaise condition du passage à niveau du chemin de fer Québec-Oriental, à Maria, Qué.

2036. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de régler une réclamation pour dommages causés à un envoi de verre bombé de Toronto à Lethbridge, sous prétexte que l'expéditeur avait signé une décharge.

2037. Plainte contre la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern pour n'avoir pas réglé une réclamation pour du foin détruit par le feu, des étincelles s'étant échappées de la locomotive, à Dalmeny, Sask.

2038. Mauvais service de train fourni par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, sur la ligne de Brandon, Régina, comparativement au service du P.-C. à travers ce territoire.

2039. Mauvais service de train fourni par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern sur la ligne de Winnipeg-Virden.

2040. Installation de gare insuffisante fournie par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à La-Nacaza, Qué.

2043. Plainte contre l'agent de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à à Chatham.

2042. Plainte au sujet de la manière dont les marchandises sont manœuvrés par les compagnies de chemins de fer en général.

2043. Plainte contre l'agent de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, à Everett, Ont., pour avoir coupé les fils du téléphone traversant la voie à cet endroit.

2044. Etat dangereux du passage à niveau du chemin de fer Pacifique-Canadien, sur le lot 4, rang 21, tp. de Magog.

2045. Refus de la Compagnie du chemin de fer Nakusp et Slocan (P.-C) de régler une réclamation pour taure tuée sur la ligne près de Nakusp, C.-B.

2046. Prix excessif de transport exigé par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur envois à Alberni, C.-B.

2047. Plainte contre la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour avoir refusé de vendre un billet au prix du tarif applicable aux bouviers, de Hanover à Winnipeg.

2048. Service des trains peu satisfaisant de la Compagnie du chemin de fer Great-Northern à partir de Nelson, C.-B.

2049. Installation insuffisante et quai dangereux à la station Mountain de la Compagnie du chemin de fer Great-Northern, à Nelson, C.-B.

2050. Refus de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique de régler une réclamation pour dommages subis lors d'un accident à "Blind Crossing" sur la route d'Ennashone, près de Grand-Falls, N.-B.

3051. La Compagnie du chemin de fer Great-Northern, pour avoir basé ses prix de transport de wagons de bardeaux de Cloverdale à Winnipeg sur le minimum de 30,000 liv., alors que ses wagons de 36 pds sont plus bas que ceux des chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc.

2052. Plainte contre la Compagnie de Messageries Dominion, pour n'avoir pas réglé une réclamation pour perte d'une consignation de marchandises de Montréal à Vancouver.

2053. Prétendue distinction injuste de la part de la Compagnie de Messageries Dominion au sujet du prix de transport de homards de Digby à Saint-Jean.

2054. La Compagnie du chemin de fer Great-Northern, pour avoir exigé des frais d'entreposage pour une toile servant à protéger la viande laissée à Grand-Forks, C.-B., après s'en être servi à cause de l'état malpropre du wagon.

2055. Etat dangereux du passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, rue St-Rémi, Montréal, Qué.

2056. Service de trains et installation fournis par la Compagnie du chemin de fer Vermont-Central à Saint-Césaire, Qué.

2057. Défaut de la part de la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien de fournir des wagons à un expéditeur à Muniac, N.-B.

2058. Manque de houille à Gap View, Sask., par suite du retard apporté au transport du charbon par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

2059. Condition d'un passage à niveau sur le grand chemin, à quatre milles à l'est de Langham, Sask., sur le chemin de fer Canadian-Northern.

2060. Fonctionnement des charrues à neige en dehors de Toronto, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, avec un homme seulement en charge.

2061. Refus de la part de la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central de régler une réclamation pour un foret de forgeron brisé en transit entre Bannockburn et Gilmour, Ont.

2062. La partie de l'article D de la classification des messageries pour le Canada, n° 2, qui limite à cinq livres le poids des expéditions pouvant être faites en vertu de cet article.

2063. Service défectueux donné à un voyageur allant de Cambray, Ont.. à Toronto, avec son fils malade, sur le chemin de fer Grand-Tronc.

2064. Chemin de fer Intercolonial, pour n'avoir pas réglé une réclamation relative à des effets de ménage perdus en transit de South-Brewer, Me., à Maria, Qué.

2065. Refus de la Compagnie Canadienne de Messageries d'accepter des boîtes en carton pour expédition dans des harasses.

2066. Prix par mille exigé par la Compagnie de Téléphone de la Colombie-Britannique dans la ville de Vancouver, C.-B.

2067. Frais de messaggeries sur la crème d'après le nouveau tarif.

2068. Compagnies de messageries Dominion et Canadienne pour n'avoir pas livré à la Compagnie de Messageries Canadian-Northern, à Toronto, les marchandises provenant de points en dehors de Toronto à destination de Sellwood, ce qui a occasionné des retards et des frais supplémentaires.

2069. Allégation à l'effet que des prix excessifs ont été exigés pour le transport de poules expédiées de Harrow à Mimico, Ont., par la Compagnie de Messageries Dominion.

2070. Refus de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien d'accepter la responsabilité pour des bidons à lait perdus à la gare de Winnipeg, Man.

2071. Classification du macaroni et tarif de transport par wagon de ce produit de Fernie, C.-B., à Winnipeg, Man., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

3072. Refus des Compagnies de Messageries d'accepter des envois dans des boîtes en papier à l'épreuve de l'eau.

2073. Condition dangereuse du pasage à niveau au sud de la ville de Camrose, Alta., sur l'embranchement Vegreville-Calgary du chemin de fer Canadian-Northern.

2074. Construction de passages à niveau par la Compagnie de chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve, dans les limites de la ville de Montréal.

2075. Lenteur du transport de la houille du Pont Suspendu à Bowmanville, Ont., par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, après les formalités de la douane.

2076. Etat dangereux d'un passage à niveau à la rue Wellington, Drayton, Ont., sur le chemin de fer Grand-Tronc.

2077. Etat dangereux d'un passage à niveau, sur l'avenue Columbia, à North-Vancouver, C.-B., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

2078. Négligence de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, qui n'a pas placé de garde-barrière au pont de chemin de fer et de voitures sur la rivière Rouge à Emerson, Man.

2079. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de faire arrêter les trains de voyageurs à St-Philippe et à L'Acadie durant l'hiver.

2080. Retards à Wetaskiwin et à Strathcona pour les envois de bestiaux de Camrose à Edmonton, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

2081. Prétendus tarifs excessifs exigés par la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur et Duluth (C.N.), entre Slate-River et Harstone.

2082. Etat de la clôture de la Compagnie du chemin de fer Père-Marquette à travers une ferme au lot 17 de la 14e concession du township de Raleigh, comté de Kent, Ont.

2083. Tarif exigé par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur le thé de Toronto à Calgary, comparé au tarif pour Vancouver.

2084. Distinction faite par la Compagnie de Messageries Dominion en ce qui concerne le tarif sur les huîtres de New-Haven, Conn., en faveur de Brantford et de London, contre Guelph, Ont.

2085. Refus de la Compagnie du chemin de fer Canadien-Northern de payer la somme voulue pour l'emplacement du prolongement de sa voie jusqu'à Rossburn, à travers une ferme sur le quart sud-ouest de la sec. 5 du township 28, 2e rang à l'ouest du second méridien, Sask.

2086. Défaut de la part de la Compagnie de chemin de fer Canadian-Northern de fournir des wagons pour charger du bois à Menisina, Man.

2087. Jugement de la Commission relatif aux messageries en ce qui concerne le tarif sur les bocaux vides renvoyés.

2088. Jugement de la Commission relatif aux messageries en ce qui concerne le transport du lait et de la crème.

3089. Montant à payer sur un wagon de foin placé par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern sur la voie de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Winnipeg, Man.

2090. Difficultés éprouvées pour obtenir une compensation pour des pertes de grain sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

2091. Paiement pour détention à Dixon, Ill., d'un wagon de cordage de Welland à Manlius, Ill., sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Chicago et North-Westhern.

2092. Tarif excessif exigé par la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur et Duluth, (chemin de fer Canadian-Northren) entre Harstone et Stanley.

2093. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de régler une réclamation pour dommages à des marchandises en transit à Carlstadt, Alta.

2094. Limite d'un mois pour les billets de dix voyages de la Compagnie du chemin de fer New-York-Central.

2095. Prétendue distinction en ce qui concerne le tarif sur le sucre raffiné au détriment de Pictou, I.-P.-E.

2096. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de régler réclamation pour vache tuée sur sa propriété au passage à niveau de Blindline, entre les sections 16 et 21, township 39, rang 27, à l'ouest du 4e méridien, Alta.

2097. Fermeture projetée du passage à niveau de la crémerie dans le village de Duncan, Ile de Vancouver, C.-B., par la Companie du chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo.

2098. Tarif de transport sur le maïs à partir d'endroits sur le chemin de fer Père-Marquette jusqu'à d'autres endroits sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

2099. Tarif excessif exigé par la Compagnie de Messagerie Dominion, sur un colis de Galt, Ont., à Montréal, Qué.

2100. Tarif excessif exigé par les compagnies de messageries Dominion et Western sur un colis expédié de Chicago à Trail, C.-B.

2101. Tarif excessif exigé pour l'expédition de casquettes de London à Dresden, chaque colis étant traité comme un envoi distinct.

2102. Tarif de transport exigé par la Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic sur des égrefins expédiés de Digby à Saint-Jean, N.-B.

2103. Prétendu tarif excessif exigé par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien entre Elmira et West-Montrose.

2104. Jugement de la Commission relatif aux messageries en ce qui concerne la question du tarif sur les légumes de Saint-Jérôme à Montréal, Qué.

2105. Convention de la part de la Compagnie du chemin de fer Great-Northern, relativement à la construction d'une voie d'évitement sur sa ligne, à environ un mille au nord de Cloverdale, C.-B.

2106. Tarif exigé par la Compagnie de Messageries Dominion sur des gravures encadrées expédiées de Montréal dans l'Ouest.

2107. Tarif exigé par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour transporter un wagon de bois venant de Bellingham, de Régina à Macklin, Sask.

2108. Service insuffisant donné par la Compagnie de Téléphone Bell dans la ville de Montréal, Qué.

2109. Augmentation dans les tarifs sur l'argent expédié d'Ottawa à Winnipeg, Man., et à Victoria, C.-B., par la Companie de Messageries Dominion.

2110. Tarif exigé par la Compagnie de Messageries Dominion sur les boîtes à beurre vides renvoyées de Ste-Catherine à Smithville, Ont.

2111. Chevaux et bêtes à cornes tués sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, aux environs de Pincher, Alta., parce que les clôtures étaient en mauvais état et que les barrières étaient ouvertes.

2112. Tarif exigé par la Compagnie de Messageries Dominion sur les œufs expédier de Bothwell, Ont., à différents endroits dans le nouvel Ontario.

2113. Passage dangereux par le chemin de fer de la Compagnie Canadian-Northern-Ontario, sur le chemin de Manvers, dans le township de Darlington.

2114. Passage dangereux par le chemin de fer de la Compagnie Canadian-Northern-Ontario, sur le chemin de Scugog, dans le township de Darlington.

2115. Refus de la Compagnie du chemin de fer Grand-ronc de pourvoir à un passage à niveau sur le lot 35, 1re concession, township de Williamsburg, Ont.

2116. Limite le livraison de la Compagnie de Messageries Dominion à Moosejaw, Sask.

2117. Refus de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de placer des wagons sur une voie de garage à London, Ont., parce qu'il n'y a pas la distance voulue entre le hangar et la voie.

2118. Manque de protection au passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, entre les townships 46 et 47, quart nord-ouest de la section 32, rang 25, à l'ouest du 2e méridien, Sask.

2119. Fermeture d'un passage à niveau par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à la rue Broadway, Carlstadt, Alta.

2120. Insuffisance de la gare de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à Hepworth, Ont.

2121. Retard du train de bestiaux de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, entre Owen-Sound et Toronto, causé par le maniement de marchandises sur le même train.

2122. Tarif supplémentaire exigé par la Companie de Téléphone Bell, pour le prolongement du téléphone dans la ville de Toronto, Ont.

2123. Tarif de messageries sur le pain et tarif pour le renvoi des harasses vides.

2124. Tarif excessif exigé par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur un envoi de marchandises à MacLennan, Ont.

2125. Tarif des messageries sur les échantillons d'après la nouvelle classification.

2126. Tarif des messageries sur la crème d'après la nouvelle classification.

2127. Tarif des messageries sur la crème d'après la nouvelle classification et tarif pour le renvoi des récipients vides.

2128. Tarif des messageries sur la crème d'après la nouvelle classification et tarif pour le renvoi des récipients vides.

2129. Tarif des messageries sur la crème d'après la nouvelle classification et tarif pour le renvoi des récipients vides.

2130. Tarif des messageries sur le lait d'après la noupelle classification et tarif pour le renvoi des récipients vides.

2131. Tarif des mesageries sur le lait et la crème daprès la nouvelle classification et tarif pour le renvoi des récipients vides.

2132. Tarif des messageries sur le lait et la crème d'après la nouvelle classification pour le renvoi des récipients vides.

2133. Refus par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de vendre des séries de billets à Saint-Philippe, Qué., avec la réduction accordée dans des cas semblables; et service des trains de la dite compagnie entre cet endroit et Montréal.

2134. La Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, pour avoir détenu à Saint-Jérôme des marchandises destinées à Shawbridge, Qué., lorsqu'elles n'étaient pas marquées "payées d'avance".

2135. Tarif excessif exigé par la Compagnie du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, de New-Carlisle à Sainte-Adélaïde-de-Pabos.

2136. Tarif excessif exigé par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, entre Twin-City-Junction et Fort-William.

2137. Classification de la Compagnie de Messageries Dominion pour les boîtes à corsages.

2138. Prétendue distinction de la part de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc en ce qui concerne le tarif sur le bois de cyprès, au détriment de Sainte-Marie, Ont., et en faveur de London et d'Hamilton.

2139. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et la Compagnie de Navigation Northern, pour avoir refusé de régler une réclamation pour le coût du camionnage d'une consignation d'avoine de Little-Current à Gore-Bay, camionnage qui aurait dû être à la charge de cette dernière compagnie.

APPENDICE B.

LISTE DES REQUETES ENTENDUES AUX SEANCES PUBLIQUES DE LA COMMISSION DURANT L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1911.

2117. Requête de H. Grant Hannah, Kipp, Alta., en vertu des articles 258, 284 et 317, demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de construire et d'entretenir une gare et des voies de garage convenables sur le quart sud-ouest de la section 29 du township 9, rang 22, à l'ouest du 4e méridien, province d'Alberta. (Dossier 13,276.)

Ordonnance renvoyant la demande.

2118. Requête de H. Grant Hannah, de Kipp, Alta., demandant l'annulation de l'ordonnance de la Commission n° 7931, en date du 1er septembre 1909, à l'effet d'approuver le changement de situation de la jonction de McLeod, et de l'embranchement Lethbridge-Aldersyde, à partir de la section 30, township 9, rang 22, à l'ouest du 4e méridien, Alberta. (Dossier 8355.2.)

Ordre donné rescindant l'ordonnance relative au changement.

2119. Plainte du lieut.-col. Sam. Hughes au sujet du service défectueux des trains de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de Lindsay à Haliburton, Ont. (Dossier 13838.)

Jugement réservé. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc devra fournir un relevé du trafic pour une année complète. Le chef du mouvement de la Commission devant faire rapport à ce sujet.

2120. Plainte du township de Calvin au sujet de la fermeture de la gare et du bureau de télégraphe de la Compagnie du chemin le fer Pacifique-Canadien à Eau-Claire, Ont. (Dossier 13486.)

Pas d'ordonnance rendue.—La compagnie du chemin de fer devra fournir un service à la satisfaction du plaignant.

2121. Requête de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 178 de la loi des chemins de fer, demandant l'autorisation de prendre certains terrains pour la construction, l'exploitation et l'entretien du chemin de fer Columbia et Western; le terrain étant connu sous le nom de *Monte Christo Mineral Claim,* lot 1226, groupe n° 1, division de Similkameen, district de Yale, C.-B., appartenant à Robert Clark et Ella Clark, de la ville de Grand-Forks, C.-B.; aussi en ce qui concerne la plainte de Robert Clark, de la ville de Grand-Forks, C.-B., relativement à la dite requête. (Dossier 13651.)

Ordonnance autorisant la compagnie du chemin de fer à prendre certains terrains, tels que décrits, à la condition que si l'arbitrage est nécessaire afin de fixer la compensation à payer par la compagnie de chemin de fer, les arbitres pourront prendre les mesures nécessaires pour conserver au propriétaire ses droits miniers et pour lui accorder une compensation pour tout empiétement de nature à l'empêcher de se servir de son terrain.

Voir ordonnance n° 10164

2122. Plainte de Charles McClelland, de Belgrave, Ont., prétendant que la Compagnie du chemin de fer Guelph et Goderich (chemin de fer C.N.) ne s'est pas conformée aux stipulations de l'ordonnance n° 6876, en date du 21 avril 1909, relativement au passage à niveau de son chemin de fer sur le chemin de concession entre les concessions neuf et dix, township de Morris, à la borne milliaire 62.5. (Audition ajournée.) (Dossier 1861, cause 4838.)

Ordonné que la Compagnie du chemin de fer fasse disparaître la petite côte au côté sud-est du grand chemin, au dit passage à niveau, et que la dite compagnie soit autorisée à exproprier le terrain nécessaire. La compagnie du chemin de fer devra placer une lumière avec une sonnerie au dit passage à niveau. Tous les travaux devront être terminés pour le 30 juin 1911.

Voir ordonnance n° 10300.

2123. Dans le cas du pont de la *Belleville & Prince Edward Bridge Co.*, sur la baie de Quinté.

(NOTE.) La compagnie dite *Belleville & Prince Edward Bridge Co.* devra démontrer pourquoi la Commission, sur le rapport de Gillmore Brown, sous-ingénieur du ministère des Travaux publics, ne devrait pas condamner le pont en question, ou, avec l'approbation du gouverneur en conseil, demander la substitution d'un nouveau pont, ou le renouvellement d'une partie du pont, ou l'emploi de tous matériaux, ou tous changements ou modifications nécessaires. (Audition ajournée.) (Dossier 12120.)

Pas d'ordonnance rendue—La compagnie ayant fait tous les changements recommandés par l'ingénieur du gouvernement dans son rapport.

2124. Requête de la ville de Maisonneuve, dans le comté d'Hochelaga, province de Québec, demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Québec de construire et d'entretenir des barrières à l'intersection de toutes les rues et avnues traversées par le chemin de fer de la compagnie dans les limites de la ville de Maisonneuve. (Audition ajournée.) (Dossier 12452.)

Ordonné que la compagnie place un surveillant de 7 heures a.m. à 7 heures p.m. à l'intersection de l'avenue La Salle, et limite à six milles à l'heure la vitesse des trains entre l'avenue Bennett et l'extrémité ouest de Maisonneuve. Le salaire du surveillant sera payé moitié par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Québec et moitié par la Compagnie du chemin de fer Montreal-Terminal. Si les heures ne conviennent pas une demande de changement pourra être faite à la Commission, par toute partie intéressée.

Voir ordonnance n° 10159.

M. le commissaire Mills dissident sur la question de la distribution des frais.

2125. Requête de la *Canadian Lumbermen's Association*, en vertu des articles 318 et 323, demandant une ordonnance à l'effet de désavouer les tarifs de transport du bois, n° E, 689 du chemin de fer Pacifique-Canadien, n° C. E. 83 du chemin de fer Grand-Tronc, n° 116 du chemin de fer Canadian-Northern-Québec, et n° 46 du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario. (Dossier 9222. Cause 4415.)

(NOTE.) Cette affaire est remise à plus tard, afin que les compagnies de chemins de fer puissent avoir l'occasion de démontrer la justesse des tarifs domestiques et d'exportation.

Ordonnance renvoyant la demande en tant qu'elle affecte les tarifs de transport du bois destiné à la construction dans le pays, mais enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, et à la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Québec, de publier et de produire des tarifs, qui seront mis en vigueur au plus tard le 15 juin 1910, indiquant les tarifs sur le bois partant de Montréal pour l'exportation, et qui seront en général plus bas que les tarifs sur le bois allant à Montréal, tel qu'indiqué dans les tarifs soumis avec la requête. Voir ordonnance n° 10528.

2126. Plainte de T. J. Stewart, de Hamilton, contre l'exception des dalles de marbre dans les tarifs de camionnage des compagnies de chemins de fer, et contre les suppléments exigés pour leur camionnage. (Audition ajournée.) (Dossier 12911.)

Ordonnance déclarant illégal le droit de $1.50 exigé par la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien sur une consignation de dalles de marbre. Voir ordonnance n° 11270.

2127. Plainte de la Compagnie de chemin de fer électrique Kingston, Portsmouth et Cataraqui, relativement au tarif exigé par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc sur deux barres de fer transportées de Dominion P.Q., à Kingston, Ont., et qui à cause de leur longueur avaient été chargées par la porte à l'extrémité d'un wagon fermé. La plain e demande l'étude du règlement n° 6 de la classification canadienne n° 14 en tant qu'il se rapporte aux wagons fermés devant être munis de portes à leurs extrémités. (Dossier 13752.)

Ordonnance amendant le règlement n° 6 de la classification canadienne n° 14. Voir ordonnance n° 11463.

(NOTE.) Cette ordonnance a été rescindée plus tard, la Commission ayant, à la date du 4 octobre 1910, approuvé un règlement révisé relatif aux objets trop longs et trop gros pour être chargés par la porte de côté du wagon, et qui doit remplacer le règlement n° 6 tel qu'il figure dans la classification canadienne actuelle n° 14. Le dit règlement révisé devra faire partie de la nouvelle classification canadienne n° 15, qui doit être publiée immédiatement. Voir ordonnance n° 11863.

2128. Requête d'Alexandre Pilon, de Casselman, Ont., demandant une ordonnance à l'effet d'annuler l'ordonnance rendue par la Commission le 13 août 1908, n° 5390, fixant la somme exigible par la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique pour l'aiguillage et le maniement des marchandises sur la voie de garage mentionnée dans la dite ordonnance. (Audition ajournée.) (Dossier 5754, cause 3484.)

Requête retirée.

2129. Requête de la Compagnie de télégraphe du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la Compagnie de télégraphe Great-Northwestern, de la Compagnie de télégraphe North-American, de la Compagnie de télégraphe Western-Union, de la Compagnie de télégraphe Anglo-American, de la route White-Pass et Yukon, et de la Compagnie de télégraphie sans fils Marconi, demandant l'approbation des formules employées par elles pour transmettre et recevoir les télégrammes, produits en vertu de l'ordonnance de la Commission n° 9777, du 31 mars 1910. (Dossier 13622.)

Ordonné que les formules de contrat employées par les compagnies demanderesses et autres compagnies soumises à la juridiction de la Commission, pour transmettre et recevoir les télégrammes produits pour approbation, en vertu de l'ordonnance n° 7777, soient approuvées pour une période de quatre mois à partir du 9 janvier 1911.

Voir ordonnance n° 12745.

2130. Pétition des citoyens domiciliés sur le parcours de l'embranchement de Maniwaki de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour que les trains de la dite compagnie quittent la gare centrale à Ottawa, Ont., et y arrivent. (Audition ajournée.) (Dossier 12992.)

Ordonné à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'amener ses trains de la Gatineau à un point immédiatement au nord du pont des Sapeurs. L'ordonnance devra entrer en vigueur le 1er mai prochain.

2131. Requête de la *Seymour Power & Electric Company,* en vertu de l'article 246, demandant l'autorisation de poser des fils électriques à travers les voies de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Sulphide, Ont. (Dossier 13709.)

Ordonnance rendue accordant la demande.

2132. Etude de la question de protection au passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada sur la rue Centre à Napanee, Ont. (Dossier 3287.)

Pas d'ordonnance rendue.

2133. Condition du passage à niveau de la rue Darcy, sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, dans la ville de Cobourg, Ont. (Dossier 9437.312.)

Ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc d'enlever la clôture qui entoure les terrains de l'Exposition dans la ville de Cobourg sur une longueur de 300 pieds, le long de sa ligne, d'y substituer une clôture en fil de fer, et de faire certains autres changements indiqués dans l'ordonnance. La compagnie devra

aussi placer un surveillant au passage à niveau de la rue d'Arcy durant le temps de l'Exposition annuelle de l'automne. (Voir ordonnance 10338.)

2134. Requête de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, en vertu des articles 222 et 237, demandant l'autorisation de construire, arranger à nouveau, entretenir et exploiter certaines voies de chemin de fer, aiguilles et voies d'évitement sur et en travers des rues Hibernia, Albert, Nunn et Third, et sur certaines propriétés dans la ville de Cobourg, Ont., afin d'avoir accès aux bateaux et aux quais de l'*Ontario Car Ferry Company,* dans le part de Cobourg. (Dossier 14210.)

Ordonnance autorisant la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à traverser les rues Hibernia, Albert, Nunn et Third, et certains terrains et propriétés indiqués sur le plan déposé. La compagnie devra fournir un chemin de 16 pieds de large, à partir de l'extrémité est de la rue Nunn jusqu'au quai. Les travaux devront être finis le 7 septembre 1910. Voir ordonnance n° 10801.

2135. Requête de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de construire sa ligne de chemin de fer à travers la rue Main, dans le village d'Orono, dans le township de Clarke, comté de Durham, à la station 1247.35. (Dossier 3878-106.)

La compagnie du chemin de fer devra déposer de nouveaux plans.

2136. Requête de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu des articles 237 et 238, demandant une ordonnance à l'effet d'autoriser la déviation du grand chemin à la borne milliaire 20 de sa ligne-mère à environ deux milles au sud de Lindsay, entre le lot 15, concession 5, et le lot 15, concession 6, township d'Ops, comté de Victoria, Ont.

(Dossier 582. Cause 1825.)

Ordonné que le passage à niveau demeure dans sa position actuelle, les fossés du grand chemin qui se trouvent dans les limites de l'emplacement de la voie du chemin de fer, au dit croisement devront être munis de tuyaux en terre cuite et remplis.

Voir ordonnance n° 10342.

2137. Plainte du conseil municipal du township d'Ops, dans le comté de Victoria, Ont., au sujet de l'état du passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, à l'angle sud-ouest de la ville de Lindsay, sur le chemin public qui forme la limite entre le township d'Ops et Lindsay, sur le chemin de concession entre les 4e et 5e concessions du township d'Ops.

(Dossier 3878-128.)

Ordonné que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc nettoie les approches de la ligne sur toute la largeur de l'emplacement de la voie et enlève toute la terre qui a pu être empilée sur l'un ou l'autre côté du chemin public.

2138. Etude de la question de protéger le passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, entre les concessions 3 et 4 du township d'Ops, à 2 milles à l'ouest de Lindsay, Ont. (Dossier 9437-245.)

Ordonné que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc construise un pont. Le township construira les approches. Vingt pour cent du coût seront payés à même le fonds des croisements de chemins de fer. La compagnie du chemin de fer entretiendra le pont. Le township entretiendra les approches.

2139. Requête de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de construire sa ligne de chemin de fer, à travers les chemins publics, entre les concessions 1 et A, township de Hamilton, comté de Northumberland, Ont., à la station 174.60. (Dossier 3878-104.)

Ordonnance conforme à la requête et décrétant que certains vergers qui obstruent la vue dans les deux directions soient détruits par la compagnie de chemin de fer avant que le chemin soit ouvert à la circulation. La question de protection au dit passage à niveau est réservée. (Voir ordonnance n° 10319.)

2140. Requête de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 159, demandant la sanction et l'approbation du tracé de sa ligne de

chemin de fer dans le township de Hamilton, comté de Northumberland, de la borne milliaire 170.8 à la borne milliaire 177. (Dossier 3878.43.)

Ordonné que l'on construise un passage souterrain sur la rue Division, la ligne du Canadian-Northern-Ontario devant être rapprochée de celle du Grand-Tronc. Le coût devra être réparti comme suit: 40 pour 100 par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc; 20 pour 100 par la ville de Cobourg; 20 pour 100 par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, et 20 pour 100 sur le fonds des croisements de chemins de fer. Publication de l'ordonnance retardée de deux semaines.

2141. Requête de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de construire sa ligne de chemin de fer à travers le chemin public connu sous le nom de rue Ontario, entre la partie ouest du lot 18 et le lot 19, concession A, du township de Hamilton, comté de Northumberland, station 21.00. (Dossier 3878.98.)

Demande accordée.

2142. Requête de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de construire sa ligne de chemin de fer à travers le chemin public connu sous le nom de rue Division, entre la partie ouest du lot 16, et la partie est du lot 17, concession A du township de Hamilton, comté de Northumberland, Ont., station 6.53, ville de Cobourg, Ont.

(NOTE.) La Commission étudiera la question d'un passage souterrain à ce croisement.

Ordonné qu'un passage souterrain soit construit rue Division, conditions comme dans la demande précédente.

2143. Requête de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 237, demandant une ordonnance à l'effet d'accorder à la dite compagnie l'autorisation de construire sa ligne de chemin de fer à travers le chemin public entre les lots 10 et 11 de la 3me concession du township de Hope, dans le comté de Durham, à la station 469.20. (Dossier 3878-144.)

Ordonnance rendue, approuvant le passage à niveau. La question de placer une sonnerie est réservée jusqu'à ce que le chemin de fer soit construit.

2144. Requête de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de construire sa ligne et ses voies à travers le chemin public, sur le lot 3, 2ème concession du township de Hope, comté de Durham, station 323-65. (Dossier 3878-155.).

Ordonné qu'un passage souterrain soit construit à la station 322-75, aux frais de la compagnie du chemin de fer. La compagnie paiera les frais de fermeture du chemin Cavau, à l'exception des dommages causés aux terrains.

2145. Requête de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 237, demandant une ordonnance à l'effet d'approuver l'emplacement et le plan vertical d'un pont sur le ruisseau de Port-Hope, et le chemin de fer Grand-Tronc (embranchement de Peterboro), lot 3, 2e concession, township de Hope, comté de Durham, Ont. (Dossier 3878-173.)

Demande refusée.

2146. Requête de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de construire sa ligne de chemin de fer, à travers le chemin de concession, entre les concessions 3 et 4, township de Hope, comté de Durham, à la station 498-56. (Dossier 3878-145.)

Ordonné au chemin de fer Canadian-Northern-Ontario de construire un passage souterrain, entre les lots 12 et 13, 3e concession, du township de Hope, à ses propres dépens.

Voir ordonnance n° 10358.

2147. Requête de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de construire sa ligne de chemin de

fer à travers le chemin de concession, entre les concessions 3 et 4, du township de Hope, comté de Durham, Ont., à la station 517-41. (Dossier 3878-80.)

Ordonné à la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario de construire un passage souterrain entre les concessions 3 et 4, township de Hope, à ses propres frais.

Voir ordre n° 10357.

2148. Etude de la question de protection au premier croisement à l'ouest de la gare à la Jonction de Sainte-Rosalie, comté de Bagot, Qué., sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc du Canada. (Dossir 9437-357.)

Pas d'ordonnance rendue.

2149. Plainte de la municipalité de Saint-Théophile, comté de Champlain, Qué., au sujet de l'état des passages de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à travers les rangs de Saint-Mathieu, sud; Saint-Jean-Baptiste, nord; Saint-Léon, sud; Saint-Léon, nord; Saint-Mathieu, nord, et Saint-Joseph. (Dossier 9437-63.)

Ordonné que la compagnie du chemin de fer mette immédiatement en bon état les passages marqués "D" et "C" sur le plan déposé et les entretienne à ses propres dépens. Les passages marqués "B", "D" et "E" sont approuvés; la municipalité doit les mettre en bon état et les entretenir à ses propres frais. (Voir ordonnance n° 10452.)

2150. Etude de la question de protection au passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, sur la rue Bourdage, à Saint-Hyacinthe, P.Q. (Audition ajournée.) (Dossier 9-437-118.)

Ordonné que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc construise des barrières pour le 28 juin 1910; 20 pour 100 devant être payés par le fonds des croisements de chemins de fer, et le reste par la compagnie du chemin de fer. La compagnie devra entretenir et faire fonctionner ces barrières entre 6 hures 30 du matin et 7 heures du soir, excepté le vendredi et le samedi, alors qu'elles devront fonctionner entre 6 heures 30 du matin et 10 heures du soir. Le coût de l'entretien et du fonctionnement sera payé à raison de 80 pour 100 par la compagnie de chemin de fer et de 20 pour 100 par la ville de Saint-Hyacinthe.

2151. Etude de la question de protection au passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur la rue Principale, à Farnham, P.Q. (Audition ajournée.) (Dossier 9437-114.)

Ordonné à la compagnie de continuer à employer un gardien au passage à niveau de la rue Principale.

(Voir ordonnance n° 10461.)

2152. Etude de la question de protection au passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, sur la rue Saint-Louis, Farnharm, P.Q. (Audition ajournée.) (Dossier 9437-113.)

Ordonné que la compagnie du chemin de fer construise des barrières au passage à niveau pour le 28 juin 1910. Le coût de la construction devra être payé à raison de 60 pour 100 par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien; 20 pour 100 par la Compagnie du chemin de fer Vermont-Central, et 20 pour 100 à même le fonds des croisements de chemins de fer. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien fera fonctionner les barrières entre 7 heures du matin et 7 heures du soir. Le coût de l'entretien et du fonctionnement sera payé à raison de 60 pour 100 par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien; 20 pour 100 par le chemin de fer Vermont-Central, et 20 pour 100 par la ville de Farnham.

(Voir ordonnance n° 10450.)

2153. Etude de la question de protection au croisement du grand chemin, sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, à l'ouest de la station de Stanfold, paroisse de Stanfold, comté d'Arthabaska, P.Q. (Dossier 9437-351.)

Demande renvoyée.

2154. Etude de la question de protection au croisement de Centre-Town, sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc, dans le village de Stanfold, comté d'Arthabaska, P.Q. (Dossier 9437-352.)

Pas d'ordonnance rendue.

2155. Pétition des habitants de la Pointe-aux-Trembles, demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Québec, de faire arrêter ses trains de voyageurs à la Pointe-aux-Trembles. (Audition ajournée.) (Dossier 12990.)

Ordre donné que la compagnie de chemin de fer arrête ses trains en allant et en revenant, à la Pointe-aux-Trembles, P.Q.

2156. Etude de la question de protection au passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada à la rue Saint-Jacques, à Saint-Jean, P.Q. (Audition ajournée.) (Dossier 9437-116.)

La municipalité est autorisée à ouvrir un grand chemin croisant le chemin de fer, sur la rue Queen, aux conditions énoncées dans l'ordonnance n° 10506. Le chemin de fer placera un signal à sonnerie Whyte au dit passage à niveau pour le 28 juin 1910; 20 pour 100 seront payés sur le fonds des croisements des chemins de fer, et le reste par la compagnie du chemin de fer. La compagnie devra déposer pour le 28 mai un plan indiquant l'endroit où seront placées les barrières sur la rue Saint-Jacques, et installer une sonnerie pour le 28 juillet 1910; 20 pour 100 du coût seront payés sur le fonds des croisements de chemins de fer,; 20 pour 100 par la municipalité et 60 pour 100 par la compagnie du chemin de fer. Le coût du fonctionnement et de l'entretien sera payé à raison de 20 pour 100 par la municipalité, et de 80 pour 100 par la compagnie du chemin de fer.

(Voir ordonnance n° 10506.)

2157. Etude de la question de protection au passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, sur la rue Allin, à Saint-Jean, P.Q. (Audition ajournée.) (Dossier 9437-117.)

Ordonnance enjoignant à la compagnie du chemin de fer d'ouvrir le grand chemin sur sa voie sur la rue Queen, la ville de Saint-Jean devant rembourser à la compagnie de chemin de fer la moitié des dépenses pour les travaux sur les terrains du chemin de fer.

La compagnie de chemin de fer devra installer pour le 28 juin 1911 une sonnerie Whyte au dit passage à niveau. Le coût de l'installation sera payé à raison de 20 pour 100 sur le fonds des croisements de chemins de fer, et le reste par la compagnie de chemin de fer, qui devra ainsi payer le coût de l'entretien de la sonnerie. La compagnie du chemin de fer devra également déposer pour le 28 mai un plan indiquant l'emplacement des barrières sur la rue Saint-Jacques, et les placer dans un délai de 60 jours après l'approbation du plan; 20 pour 100 du coût de l'installation des barrières seront payés sur le fonds des croisements des chemins de fer, 20 pour 100 par la municipalité et 60 pour 100 par la compagnie du chemin de fer. La compagnie fera fonctionner les barrières tous les jours entre 7 heures du matin et 7 heures du soir. La compagnie paiera 80 pour 100 du coût du fonctionnement des barrières et la municipalité 20 pour 100.

(*Voir* ordonnance n° 10505.)

2158. Plainte de la ville de Saint-Jean, P.Q., au sujet de l'état dangereux des croisements de grands chemins sur le chemin de fer Grand-Tronc. (Audition ajournée.) (Dossier 9437-17 et 19.)

Réglée par le jugement relatif à la requête 2157 ci-dessus.

(*Voir* ordonnance 10506.)

2159. Plainte de la ville de Saint-Jean, P.Q., au sujet de la fermeture des rues et de la construction de voies dans la ville par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada. (Audition ajournée.) (Dossier 11943.)

Réglée par le jugement relatif à la requête 2157 ci-dessus.

(*Voir* ordonnance n° 10506.)

2160. Requête de James Stewart Buchan, demandant l'approbation, en vertu de l'article 26 de la loi de la Cour de l'Echiquier, laquelle permet aux pétitionnaires de demander à la Cour de l'Echiquier une ordonnance ou un arrêt ordonnant la vente des propriétés de la *Montreal Central Terminal Railway Company,* la nomination d'un liquidateur ou receveur pour les affaires du dit chemin de fer intimé, et de demander tous les autres décrets ou ordonnances que la Cour de l'Echiquier pourra prescrire concernant le dit chemin de fer intimé. (Dossier 13001.)

Demande renvoyée.

2161. Requête de la ville de Saint-Lambert, P.Q., en vertu des articles 235-243, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger la Compagnie du chemin de fer Québec, Montréal et du Sud à construire trois croisements convenables à l'intersection de la Compagnie *Montreal and St. Lambert Terminal Development,* sur les lots 162 et 184 de la paroisse de Saint-Antoine de Longueuil, P.Q., Saint-Lambert, P.Q. (Audition ajournée.) (Dossier 10011.)

Ordonnance rendue accordant la permission de construire un croisement au point marqué A sur le plan. Les frais de construction et d'entretien devant être payés par la municipalité.

(*Voir* ordonnance 10496.)

2162. Etude de la question de protection au passage au niveau de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada immédiatement à l'ouest de la gare de Vaudreuil, P.Q. (Dossier 9437·461.)

Pas d'ordonnance rendue.

2163. Requête de la ville de Lachine, en vertu des articles 235 et 237, demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada de construire un croisement convenable au point où le chemin de fer rencontre la sixième rue, divisant les lots 754·89 et 754·164, et au sud de la rue, divisant les lots 754·433 et 753·377, dans la ville de Lachine, P.Q. (Dossier 13777.)

La requête reste en suspens afin de permettre à la ville d'étudier la question de construction d'un viaduc élevé de l'endroit où il devrait être construit et de soumettre une évaluation du coût.

2164. Considération de la question de protection du passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada au chemin de Lachine, Rockfield, P.Q. (Dossier 9437·119.)

Ordonnance rendue enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de construire un viaduc. Le coût devra en être payé ainsi qu'il suit: 50 pour 100 par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc; 14 pour 100 par la Compagnie du chemin de fer M.P. et S.; 10 pour 100 par la ville de Lachine; 2 pour 100 par la paroisse de Saint-Pierre; 2 pour 100 par la paroisse de Lachine; 2 pour 100 par la Commission des chemins à barrières, et 20 pour 100 à même le fonds des croisements de chemins de fer. Les travaux devront être achevés pour le 28 octobre 1910. L'entretien du viaduc et des approches devra être payé à raison de 62½ pour 100 par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc; 17½ pour 100 par la Compagnie du chemin de fer M.P. et S.; 12½ pour 100 par la ville de Lachine; 2½ pour 100 par la paroisse de Saint-Pierre; 2½ pour 100 par la paroisse de Lachine, et 2½ pour 100 par la Commission des chemins à barrières.

(*Voir* ordonnance 10457.)

2165. Résolution de la Chambre de Commerce du district de Montréal, insistant sur la nécessité d'abolir tous les passages à niveau de chemins de fer, particulièrement ceux de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, à l'ouest de Montréal, P.Q. (Dossier 9437·319.)

La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc devra préparer les plans, en envoyer des copies aux parties intéressées, et les produire devant la Commission avant le 1er août 1910.

2166. Plainte de la *Mount Royal Mining and Manufacturing Company,* de Mont-

réal, P.Q., alléguant une distinction faite par les chemins de fer en matière de tarifs de transport sur le riz importé, comparativement aux tarifs pour le transport du riz indigène. (Dossier 14143.)

Ordonné que le riz, non autrement spécifié, en colis, lorsqu'il y a moins d'une charge de wagon à la fois, soit compris dans le premier supplément au classement canadien comme quatrième classe, au lieu de troisième classe, tel qu'actuellement classifié; avec l'entente que le dit supplément sera soumis à l'approbation de la Commission dans les deux semaines après la publication de l'ordonnance. *Voir* ordonnance 12275.)

2167. Plainte de la *Gordon, Ironside and Fares Company,* de Montréal et Winnipeg, à l'effet suivant: bien que les compagnies de chemin de fer perçoivent des frais de transport sur le poids total des bestiaux expédiés à Montréal, en sus du minimum de classification, ces frais ne sont perçus à Toronto sur aucun poids excédant 25,000 livres par wagon. (Requête n° 13413.)

Pas d'ordonnance rendue.

2168. Etude de la question de protection au passage de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada sur la rue Park, dans la ville de Brockville, Ont. (Dossier n° 9437.202.)

Ordonné à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de protéger le passage de la rue Park en y plaçant un surveillant de nuit et de jour.

2169. Requête de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 159, demandant l'approbation du tracé de sa ligne de chemin de fer dans le comté de Lanark, Ont., de la borne milliaire 29 à la borne milliaire 41, à l'ouest de Rideau-Junction. (Audition ajournée.) (Cause 3878·16.)

Demande renvoyée.

2170. Requête de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu des articles 167 et 237, demandant l'approbation du tracé modifié de sa ligne dans le township de Smith's-Falls, du poteau milliaire 38·3 au poteau milliaire 42·1, et l'autorisation de construire son chemin de fer à travers les grands chemins dans la ville de Smith's-Falls, Ont. (Audition ajournée.) (Dossier 3878·166.)

Demande renvoyée.

2171. Requête de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 227, demandant l'autorisation de construire ses voies à travers les voies de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Smith's-Falls, Ont. (Audition ajournée.) (Dossier 3878·167.)

2172. Requête de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 237, demandant la permission de construire sa ligne et ses voies à travers certaines rues dans la ville de Smith's-Falls, township d'Elmsley, comté de Lanark, aux rues Beckwith et Elmsley, et au chemin public à la station 34·40. (Audition ajournée.) (Dossier 3878·23.)

Demande renvoyée.

2173. Plainte de R. Quain, d'Ottawa, Ont., alléguant l'état dangereux du passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, près de la fabrique de Matthews, à Hull, P.Q. (Audition ajournée.) (Dossier 9437. Cause 4006.)

Ordonné à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de construire des barrières au dit passage à niveau pour le 3 juillet 1910 et de les entretenir par la suite. Le coût de l'installation de ces barrières sera payé à raison de 20 pour 100 par le fonds des croisements de chemins de fer, et le reste par la compagnie du chemin de fer. Le coût de l'entretien sera payé à raison de 20 pour 100 par la ville de Hull, et le reste par la compagnie du chemin de fer. (Voir ordonnance n° 10507.)

2174. Requête de la municipalité de la ville d'Ottawa, en vertu de l'article 29, demandant une ordonnance à l'effet d'amender l'ordonnance de la Commission n° 5397,

en date du 23 juin 1908, en tant qu'elle affecte le paiement de dommages aux propriétaires fonciers. (Dossier 5999, cas 2545.)

Ordonné que la compensation qui peut être accordée (s'il y a lieu) à tous propriétaires fonciers dont les terrains peuvent être détériorés par les travaux en question, forme partie du coût des travaux devant être faits par ordre de la Commission en date du 23 juin 1908, et que les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc payent aux propriétaires fonciers le montant de la compensation allouée, et aussi qu'après la fixation de la compensation, avec les frais, il soit remboursé à la compagnie de chemin de fer 13-36èmes de la somme qu'elle aura payée—9-36èmes par la ville d'Ottawa, et 4-36èmes par le comté de Carleton. Voir ordonnance n° 10458.

2175. Requête de la municipalité du township de Ferris, en vertu de l'article 237, demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadiend de construire un passage à niveau à l'endroit où le chemin de fer de la compagnie traverse un chemin projeté sur le lot n° 29, dans la quatorzième concession du dit township. (Dossier 13032.)

Ordonnance accordant la permission au township de Ferris de construire son grand chemin à travers le chemin de fer de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, aux frais du township. Voir ordonnance n° 10583.

2176. *Re* équipement de freins à air comprimé du chemin de fer Hamilton et Brantford, et du chemin de fer électrique de Hamilton, et *re* projet d'ordonnance de la Commission exigeant que tous les chemins de fer électriques soumis à la juridiction de la Commission munissent leurs voitures de freins automatiques à air comprimé en outre des freins à main, comme précaution additionnelle dans le cas où les freins à air comprimé seraient endommagés ou brisés. Audition ajournée. (Dossier 9610.)

Ordonné que toutes les compagnies de chemins de fer électriques soumises à la juridiction de la Commissioin installent sur tous les wagons dont elles se servent, ayant 37 pieds ou plus en longueur, ou pesant 35,000 livres ou plus, des freins à air comprimé, en outre des freins à main, et que les compagnies en avertissent la Commission et fournissent un état détaillé du matériel roulant ainsi équipé immédiatement après que l'équipement aura été complété. Voir ordonnance n° 10462.

2177. La compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada devra démontrer pourquoi il ne doit pas être permis de lanternes-signaux dans les consoles inférieures. (Audition ajournée.) Dossier 13455.

Ordonné que lorsque des voitures à voyageurs ont des douilles pour les lanternes-signaux dans la position inférieure, les lanternes-signaux devront être placées dans ces douilles inférieures. Il est de plus décrété que toutes les voitures à voyageurs qui seront construites après le 3 mai 1910 seront pourvues de douilles pour lanternes-signaux dans la position inférieure, et que toutes les voitures à voyageurs actuellement en usage qui ne sont pas encore pourvues de douilles dans la position inférieure en soient pourvues pour le 10 juin 1911. Voir ordonnance n° 10453.

2178. Etude de la question de munir de lumières les aiguilles des lignes-mères. (Dossier 9079.)

Pas d'ordonnance rendue.

2179. Plainte des habitants de Rosenfeld et des environs dans la province du Manitoba, alléguant que le pont de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, sur le lac au Bison, sur le quart nord-est de la section 32, township 3, rang 1, à l'ouest du méridien principal, Manitoba, est obstrué par la neige et la glace durant l'hiver, ce qui empêche l'eau de passer, et occasionne des pertes et des dommages aux requérants, et demandant une enquête à ce sujet, suivie de toute ordonnance que la Commission pourra juger à propos de rendre pour porter remède à cet état de choses. (Dossier 9515.)

Renvoyé à l'ingénieur de la Commission pour rapport au printemps de 1911.

2180. Etude de la question de protection au passage de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à l'extrémité ouest du parcs de la station à Manitou, Manitoba. (Embranchement Larivière.)

Pas d'ordonnance rendue. La compagnie de chemin de fer consentant à agir d'après le rapport du sous-chef du mouvement au service de la Commission.

2181. Etude de la question de protection au passage de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, sur la rue Main et la rue Hamilton, êénora, Ontario. (Dossier 9043.)

Ordonné qu'un passage souterrain soit construit par la compagnie de chemin de fer; les plans devront être produits pour le 13 juin 1910. Le coût de la construction devra être réparti comme suit:—10 pour 100 par la ville de Kénora, 20 pour 100 par le fonls des croisements de chemins de fer, et 70 pour 100 par la compagnie du chemin de fer. La ville devra entretenir les chemins et les trottoirs à ses propres frais. (Voir ordonnance 10614.)

2182. Requête des habitants de La-Broquerie, Man., demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de tenir sa gare ouverte et chauffée et de nommer un chef de gare permanent. (Dossier 14439.)

Ordonné à la compagnie de chemin de fer de tenir sa gare ouverte et chauffée. Demande d'un chef de gare permanent renvoyée. (Voir ordonnance 12233.)

2183. Requête de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, en vertu de l'article 237, demandant une ordonnance à l'effet d'approuver la déviation du croisement du grand chemin sur la moitié sud de la section 18, township 12, rang 20, à l'ouest du 1er méridien, district de Brandon, Man. (Dossier 1519.18.)

Ordonnance accordant à la compagnie de chemin de fer la permission de détourner le grand chemin. La compagnie devra placer un signal à sonnerie électrique Whyte au croisement. Les travaux devront être terminés pour le 13 août 1910. (Voir ordonnance n° 10620.)

2184. Requête de la Compagnie des Embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, en vertu de l'article 227, demandant une ordonnance à l'effet d'autoriser le passage à niveau de l'embranchement de Wetaskiwin de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Camrose, Alta., section 3, township 47, rang 20, à l'ouest du 4e méridien, district d'Alberta-Nord. (Dossier 12552.)

Ordonnance autorisant le passage à niveau aux frais de la compagnie requérante. Tous les travaux devront être terminés le 13 août 1910. (Voir ordonnance n° 10612.)

2185. Requête de la Compagnie des Embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, demandant une ordonnance à l'effet d'autoriser le passage à niveau de l'embranchement de Lacombe de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadin à Aliq, Alta, section 36, township 39, rang 23, à l'ouest du 4e méridien, district d'Alberta-Nord, Alta. (Dossier 10821.7.)

Ordonnance accordant la permission d'établir un passage à niveau aux frais de la compagnie demanderesse. Tous les travaux devront être finis le 13 août 1910. (Voir ordonnance n° 10613.)

2186. Requête de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, demandant une ordonnance à l'effet d'amender l'ordonnance n° 9341 du 20 janvier 1910, relative au passage du chemin de fer électrique de Winnipeg et de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, sur l'avenue Logan, dans la ville de Winnipeg, Man., de manière à pourvoir au paiement d'un signaleur par la compagnie du chemin de fer électrique de Winnipeg.

(NOTE) La Commission étudiera aussi la question de protection à ce croisement. (Dossier 8922, cas 4716.)

Ordonné à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'entretenir à ses propres frais un signaleur, nuit et jour, à ce croisement. (Voir ordonnance n° 11393.)

2187. Plainte de W. A. Taylor contre la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, au sujet du sifflement excessif à Fort-Rouge et dans les environs de Winnipeg, Man. (Dossier 9346, cas 4489.)

Ordonnance défendant à la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de faire siffler ses locomotives dans la ville de Winnipeg excepté dans les cas où cela est jugé nécessaire pour prévenir un accident. Toute personne contrevenant à ce règlement sera passible d'une amende de $50 pour chaque contravention. (Voir ordonnance n° 1157.)

2187A. Requête de George Taylor de Winnipeg, se plaignant de ce que le tarif exigé par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern pour une consignation de grain de Buchanan, Sask., à Headingley, Man., est excessif, comparé au tarif exigé pour Port-Arthur, Ont. (Dossier 13857.)

Ordonnance déclarant que d'après le tarif de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern s'appliquant aux dites marchandises au moment où les plaintes ont été formulées, le tarif raisonnablement exigible était de 17 cents par 100 livres. Voir ordonnance n° 12415.

Cette ordonnance a été subséquemment rescindée par l'ordonnance de la Commission en date du 28 décembre 1910. N° 12653.

2188. Requête de la Fraternité des employés de trains se plaignant de la position dangereuse des aiguilles, des supports d'aiguilles, et des ponts et des structures en général, parce qu'ils sont placés trop près des voies sur lesquelles les employés de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien travaillent dans les parcs de êenora et de Keewatin, Ont. (Dossier 8891, cause 4208.)

Ordonné que la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien exhausse le transporteur de barils sur ses voies à Keewatin à une hauteur de pas moins de 22 pieds 6 pouces en dessus du niveau des rails dans les 60 jours à partir de la date de l'ordonnance. Ordonnance datée du 12 mai 1910. N° 10646.

2189. Requête de D. D. Campbell, de Winnipeg, Man., demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre aux compagnies de chemins de fer de niveler le grain dans les wagons et d'insérer la hauteur du grain dans la lettre de voiture. (Dossier 12372.)

Ajourné, en attendant règlement entre les parties.

2190. Plainte de la Société d'agriculture de Birtle, Man., alléguant la prétendue augmentation des tarifs de transport du blé à certains endroits sur l'embranchement de Yorkton de la compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, les tarifs excessifs exigés à certains endroits sur le chemin de fer du Grand Tronc Pacifique, et demandant la nomination d'un chef de gare permanent à Kelloe, sur l'embranchement de Yorkton du chemin de fer Pacifique Canadien. (Dossier 13386.)

Ordonnance désavouant le tarif de 16 cents par 100 livres sur le grain et les produits du grain expédiés de Birtle à Fort-William et Port-Arthur, et enjoignant à la compagnie de rétablir le tarif de 15 cents par 100 livres. Le dit tarif devra entrer en vigueur pas plus tard que le 1er septembre 1910. (Voir ordonnance n° 11316.)

2191. Plainte de la *Manitoba Windmill and Pump Company,* de Brandon, Man., alléguant que les tarifs sur les moulins à vent de Brandon à Vancouver sont en faveur des expéditeurs de l'est. (Dossier 13144.)

Plainte renvoyée.

2192. Requête de la *Manitoba Dairy Association,* demandant une ordonnance à l'effet que les concessions suivantes soient faites relativement au transport du lait:

(1). Que des arrangements soient faits par les différentes compagnies de chemins de fer pour que leurs employés chargent et déchargent les bidons aux points d'expédition et de destination, respectivement;

(2). Que des lettres de voiture soient employées relativement au transport du lait et au renvoi des récipients vides. (Dossier 14179.)

Pas d'ordonnance rendue, un règlement ayant été conclu entre les parties.

2193. Requête de la Companie du chemin de fer Pacifique-Canadien demandant l'approbation du supplément n° 2 au C.R.C.E., 1244, contenant les tarifs sur le chemin de fer de la Montagne-d'Orford. (Dossier 14179.)

Ordonnance rendue approuvant le supplément.

2194. Plainte de J. J. Tucker, de Smith's Falls, Ont., au sujet des tarifs excessifs exigés par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur les bestiaux entre Toronto et Smith's-Falls, comparativement au tarif de Toronto à Montréal. (Dossier 13489.)

Ordonnance enjoignant à la compagnie d'adopter un tarif de 14 cents sur les bestiaux de Toronto à Smith's-Falls.

2195. Considération de la question d'échange de billets entre les compagnies de chemins de fer du Grand Tronc et du Pacifique Canadien, sur les trains de voyageurs entre Toronto et Hamilton, Ontario. (Dossier 12100.)

Demande refusée, la Commission prétendant ne pas avoir juridiction. Voir jugement du commisaire en chef. Annexe.

2196. Requête demandant l'approbation formelle d'un connaissement uniforme, en usage aux Etats-Unis pour les consignations des Etats-Unis au Canada, ou des Etats-Unis à d'autres points des Etats-Unis en passant par le Canada. (Requte 3678-2.)

Ordonné que le connaissement uniforme en usage aux Etats-Unis et approuvé par la Commission de Commerce Internationale au sujet de toutes les marchandises qui peuvent être transportées des Etats-Unis au Canada, et des Etats-Unis à d'autres points aux Etats-Unis, passant par le Canada, soit approuvé et il est par le présent approuvé. (Voir ordonnance n° 10761.)

2197. Etude de la question de protection d'un passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, sur le chemin public au sud de Chesley, Ont. (Dossier 4637, cause 1341.)

Ordonnance enjoignant à la compagnie du chemin de fer de construire un pont en acier, le coût de construction devant être payé,—15 pour 100 par la municipalité de la ville de Chesley, 60 pour 100 par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, et 30 pour 100 par le fonds des croisements des chemins de fer. La municipalité devra entretenir le chemin aux deux bouts du pont, et les travaux devront être terminés le 1er mai 1911. (Voir ordonnance n° 11861.)

2198. Etude de la question de protection au passage à niveau oû le chemin de fer Grand-Tronc traverse le chemin public immédiatement à l'est de la gare, dans le village de Beachville, Ont. (Audition ajournée.) (Dossier 9437·147.)

Pas d'ordonnance rendue.,

2199. Etude de la question de protection du passage du chemin de fer Michigan-Central, de la ligne-mère du chemin de fer Père-Marquette, et des voies de garage, à la rue Grey, dans la ville de London, Ont. (Dossier 9437.371.)

Ordonné que dans tous les mouvements d'aiguillage sur la rue Grey les compagnies de chemins de fer auront des surveillants sur la rue durant ces mouvements. Aucune des compagnies ne pourra laisser des wagons stationner dans une limite de 50 pieds de chaque côté de la line de la rue, afin que la vue ne soit pas obstruée.

2200. Etude de la question de protection aux passages de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada conduisant de la ville d'Oakville au comté d5Halton, à l'est et à l'ouest de la gare. (Dossier 9437.170.)

Ordonnance enjoignant à la compagnie du chemin de fer de produire des plans pour la construction des barrières pas plus tard que le 19 juin 1910, et de construire et terminer ces barrières dans les soixante jours après l'approbation des plans par l'ingénieur en chef de la Commission. Les barrières devront fonctionner entre 7 heures du matin et 7 heures du soir, tous les jours. La compagnie du chemin de fer devra payer 80 pour 100 du coût des barrières, et 20 pour 100 seront payés sur le fonds des croisements des chemins de fer. Le coût d'entretien et de fonctionnement

sera payé: 80 pour 100 par la compagnie de chemin de fer et 20 pour 100 par la ville d'Oakville. (Voir ordonnance n° 10750.)

2201. Etude de la question de protection du croisement du grand chemin par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, entre les concessions 1 et 2, dans le township de King, à la stationo 26-64. (Dossier 9437.205.)

Ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de produire des plans pour la construction de barrières au croisement de la 7e ligne pour le 19 juin 1910, et de les construire dans les soixante jours après l'approbation des plans par l'ingénieur en chef de la Commission; les barrières devront fonctionner de 7 heures du matin à 7 heures du soir, tous les jours. Le coût des barrières devra être payé: 80 pour 100 par la compagnie de chemin de fer, et 20 pour 100 à même le fonds de croisements de chemins de fer. Le coût de l'entretien et du fonctionnement sera payé: 80 pour 100 par la compagnie de chemin de fer, et 20 pour 100 par la ville d'Oakville. (Voir ordonnance 10750.)

2202. Requête du comté d'Essex, Ont., demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada de protéger efficacement le croisement en biais, dans le township de Dorchester. (Audition ajournée.) (Dossier 9437-87.)

Ordonnance enjoignant à la Compagnie de chemin de fer de détourner la voie publique, les travaux devant être terminés en 90 jours après que l'ingénieur aura approuvé les plans. Le coût sera ainsi partagé: 15 pour 100 par le comté de Middlesex, 65 pour 100 par le chemin de fer Grand-Tronc, et 20 pour 100 par le fonds des passages à niveau des chemins de fer. (Voir ordonnance n° 10751.)

2203. Etude de la question de protection du passae de la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc à Port-Credit, Ontario. (Séance ajournée.) (Dossier 9437.178.)

Ordonnance rendue à l'effet qu'un gardien soit placé à la rue Hurontario de 7 a.m. à 7 p.m., chaque jour, avec permission de demander qu'un gardien soit maintenu au passage 24 heures par jour, les frais devant être ainsi répartis:—60 pour 100 par la Compagnie du Grand-Tronc, 20 pour 100 par le township de Toronto, et 20 pour 100 par le township de Peel. Le Grand-Tronc devra élargir à vingt pieds les clôtures en aile du côté de chaque approche du du passage sur la rue Lott. (Voir ordonnance n° 10749.)

2204. Requête de la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc du Canada, en vertu de l'article 176, demandant une ordonnance à l'effet d'autoriser la compagnie demanderesse à se servir, conjointement avec la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, de certaines voies, et d'utiliser les dites voies conduisant vers et sur les propriétés de la *Spietz Furniture Company,* de la *Hanover Portland Cement Company* et de la *Knechtel Furniture Company,* de Hanover, Ontario. (Cause ajournée.) (Dossier 12288.)

Ordonnance autorisant la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à utiliser et à exploiter conjointement avec la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien la voie ferrée marquée "A" "B" sur le plan produit devant la Commission. (Voir ordonnance n° 10775.)

2205. Etude de la question de protection au passage à niveau de la Compagnie de chemin de fer Michigan-Central, immédiatement à l'ouest de la gare Woodslee, Ontario. (Dossier 9437-131.)

Pas d'ordonnance rendue.

2206. Etude de la question de protection au passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central, au premier croisement à l'est de la station de Ruscomb, Ontario. (Dossier 9437-132.)

Pas d'ordonnance rendue.

2207. Pétition des habitants du township de Mornington, comté de Perth, Ontario, demandant que le passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Cana-

dien, à la 7e ligne du township de Mornington, près du village de Millbank, soit converti en passage souterrain. (Dossier 9437-176.)

Ordonnance refusant cette demande. La compagnie du chemin de fer reçoit l'ordre d'élargir, à ses dépens, jusqu'à 22 pieds, les approches, et d'exécuter certains autres travaux. Les travaux devront être terminés le 26 juin 1910.

2208. Requête du township de Woolwich, Ontario, demandant l'autorisation d'ouvrir une nouvelle route entre les lots 85 et 86 du township de Woolwich, Ontario, traversant les voies de la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc du Canada. (Dossier 14084.)

Demande rejetée.

2209. Requête du township de Raleigh, en vertu de l'article 251, demandant une ordonnance à l'effet d'approuver les plans, etc., d'une tranchée le long du cours d'eau de la décharge projetée des travaux de drainage de Pike, dans la rivière Thames, à l'endroit où le dit cours d'eau est traversé par le chemin de fer Grand-Tronc. (Dossier 5389, cause 1997.)

Demande retirée.

2210. Requête de la Compagnie du chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique-Canadien (P.C.) en vertu des articles 222 et 237, demandant l'autorisation de construire une voie de garage sur les terrains de l'*Ingersoll Packing Company,* en la ville d'Ingersoll, Ontario. (Dossier 13487.)

Ordonnance approuvant le garage, sujette aux conditions contenues dans l'ordonnance. (Voir ordonnance n° 10805.)

2211. Requête du township d'York demandant une ordonnance à l'effet de décréter que l'ordonnance rendue par le comité des chemins de fer du Conseil Privé, en date du 16 décembre 1893, relativement à la protection de certains passages à niveau, aux rues Bathurst et Dufferin, respectivement, dans la ville de Toronto, soit modifiée de manière à dégager le township d'York de l'obligation de contribuer au coût de l'entretien de la dite protection. (Dossier 3.)

Ordonnance rendue amendant l'ordonnance du comité des chemins de fer du Conseil Privé, en date du 16 décembre 1893, dégageant le township d'York de l'obligation de contribuer au coût de l'entretien de la protection des dites rues et enjoignant à la cité de Toronto de pourvoir à cet entretien. (Voir ordonnance n° 10707.)

2212. Etude de la question de protection de la traversée à niveau de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à l'avenue Brock, Toronto, Ontario. (Cause ajournée.) (Dossier 9437-106.)

Ordonnance enjoignant que l'on construise sur l'avenue Brock un tunnel de 56 pieds de largeur, donnant deux passages de 21 pieds de large et deux trottoirs de sept pieds de largeur, ou deux arches de 28 pieds. Le chemin de fer Grand-Tronc devra produire les nouveaux plans indiquant la longueur du tunnel projeté vers le 27 mars 1911. L'étude plus approfondie de la demande et de la question de la répartition du coût des travaux est ajournée jusqu'à la production des plans. (Voir ordonnance n° 13150.)

2213. Requête de la municipalité de la ville de Toronto, en vertu des articles 237 et 238, demandant une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada de construire et entretenir un passage public à l'avenue Royce, à Toronto, Ontario, et à pourvoir à sa protection au moyen de barrières et d'un gardien, ou de toute autre manière que la Commission jugera convenable. (Dossier 9437-149.)

Ordonnance enjoignant que le dit passage à l'avenue Royce soit protégé par des barrières et un gardien. Le chemin de fer Pacifique-Canadien devant ériger des barrières et soumettre les plans, le ou avant le 23 juin 1910, à l'approbation de l'ingénieur en chef de la Commission. Le coût des travaux sera réparti dans les proportions suivantes: cinq quinzièmes par la ville de Toronto; quatre quinzièmes par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc; six quinzièmes par la Compagnie du che-

min de fer Pacifique-Canadien. Le coût de l'entretien sera réparti dans les mêmes proportions. Les barrières devront être manœuvrées jour et nuit. Voir ordonnance n° 10782.

2214. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara et Western, en vertu de l'article 227, demandant l'autorisation de traverser les voies ferrées et l'emplacement de la voie de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à l'avenue Sainte-Claire, dans la ville de Toronto, Ontario. (Dossier 14381.)

Ordonnance faisant droit à la requête. (Voir l'ordonnance n° 10765.)

2215. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara et Western, en vertu de l'article 227, demandant l'autorisation de traverser les voies ferrées et l'emplacement de la voie de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, avenue Sainte-Claire, dans la ville de Toronto, Ontario. (Dossier 14383.)

Ordonnance faisant droit à la requête. (Voir ordonnance n° 10763.)

2216. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara et Western, en vertu de l'article 227, demandant l'autorisation de traverser les voies ferrées et l'emplacement de la voie de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, au chemin Davenport, dans la ville de Toronto, Ontario. (Dossier 14382.)

Ordonnance faisant droit à la requête. (Voir ordonnance 10764.)

2217. Requête de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 237, demandant une ordonnance à l'effet d'accorder à la dite compagnie l'autorisation de construire sa ligne de chemin de fer sous le chemin de Don-Mills, township d'York, comté d'York, à la station 26-85, et de construire un viaduc. (Dossier 3878.179.)

Ordonnance faisant droit à la requête. Voir ordonnance 10780.

2218. Requête de la ville de Toronto, en vertu de la loi des chemins de fer, demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, de pourvoir à la protection du public à la rue Cherry, Toronto, Ontario. (Dossier 14611.)

Ordonnance rendue enjoignant au Grand-Tronc de placer un gardien au côté sud des voies ferrées de 7 a.m. à 7 p.m., et de payer le salaire du dit gardien.

2219. Requête de la municipalité de la ville de Brampton, demandant une ordonnance en vertu de l'article 318, enjoignant au G.-T. de faire bénéficier les personnes qui voyagent journellement entre Brampton et Toronto des prix de transport identiques à ceux qui sont exigés des personnes qui, dans des conditions analogues, voyagent entre les autres localités suburbaines et Toronto; et une ordonnance, en vertu de l'article 323, désavouant le tarif actuellement exigé par le chemin de fer G.-T. des personnes voyageant ainsi journellement entre Brampton et Toronto; et une ordonnance en vertu de l'article 241, décrétant l'émission de billets de commutation sur le chemin de fer G.-T. entre Brampton et Toronto; une ordonnance enjoignant au chemin de fer de cesser de faire des distinctions injustes entre Brampton et les autres localités, quant au tarif des billets de commutation, contrairement aux dispositions de l'article 315 de la loi des chemins de fer. (Dossier 7287, cause 3378.)

Demande rejetée. Voir le jugement oral du commissaire en chef à l'appendice C.

2220. Requête de la municipalité de la ville de Toronto, en vertu des articles n°s 315, 317, 323 et 77, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien à accorder un tarif de commutation entre la ville de Toronto et les municipalités suburbaines, dans un certain rayon, et une ordonnance obligeant les compagnies de chemins de fer à cesser de faire des distinctions injustes entre la ville de Toronto et les autres villes de même importance ou plus considérables, quant aux prix de transport, et de cesser de faire des distinctions injustes entre les villes de Streetsville et Oakville, et les villes de Brampton, Whitby, Oshawa ou autres occupant une situation analogue. (Dossier 9351, cause 4492.)

Demande rejetée. Voir le jugement oral du commissaire en chef, appendice "C".

2221. Enquête des compagnies de messageries. (Dossier 4214, cause 1503.)

Voir jugement du commissaire en chef, dans l'appendice "C".

2222. Requête de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu des articles 227, 228, 237, demandant une ordonnance à l'effet de l'autoriser à construire un embranchement à partir de la ligne-mère pour raccorder celle-ci à une voie de garage de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, concession 1, village de Brighton, et l'autorisant à construire cet embranchement à travers le chemin public, entre les lots 4 et 5, concession 1, village de Brighton, Ont. Requête n° 3878-243.

Ordonnance rendue, autorisant la construction aux conditions contenues dans l'ordonnance. (Voir l'ordonnance n° 10719.)

2223. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara et Western, en vertu de l'article 235, demandant l'autorisation de prolonger sa voie à travers l'avenue Ste-Claire, dans la ville de Toronto. Ontario. Requête n° 4488.7. Ordonnance faisant droit à la requête, sans préjudice des intérêts qui pourraient être affectés par des demandes de compensation. (Voir ordonnance 10762.)

2224. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara et Western, en vertu de l'article 235, demandant l'autorisation de prolonger sa voie à travers la route Davenport, dans la ville de Toronto, Ontario. Demande n° 4488.6.

Ordonnance faisant droit à cette requête, sans préjudice des intérêts pouvant être affecté par des demandes de compensations.

(Voir ordonnance 10766.)

2225. Requête des marchands d'Ingersoll, Ont., demandant une ordonnance enjoignant aux chemins de fer P.-C. et G.-T. d'établir des facilités d'aiguillage entre leurs voies ferrées à cet endroit. Requête 6713.5.

Requête rejetée. Voir jugement du commissaire en chef à l'appendice C.

2226. Requête de la Compagnie du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve, en vertu de l'article 227, demandant l'autorisation de prolonger sa voie à travers les voies de la Compagnie du chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal à l'avenue Bagg, dans la paroisse du Sault-au-Récolet, au moyen d'un viaduc. (Requête n° 14329.)

Ordonnance autorisant la construction d'un viaduc devant servir de passage supérieur. Les plans détaillés devront être soumis à l'approbation de l'ingénieur de la Commission.

2227. Condition de l'appareil d'enclenchement au croisement de la rue Montréal à Kingston, Ontario, par le chemin de fer Kingston et Pembroke et la ligne de tramway électrique Kingston, Portsmouth et Cataraqui. (Requête n° 14474.)

Ordonnance rendue sujette au rapport de l'ingénieur de la Commission.

(Voir ordonnance n° 11382.)

2228. Etude de l'élimination du passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, rue Yonge, Toronto-nord, Ontario. (Cause ajournée.) (Requête 9437.153.)

Ordonnance rendue, ajoutant comme parties intéressées la *Toronto Street Ry. Co.* et la *Toronto & York Radial Ry. Co.*, et la cause est ajournée aux séances qui auront lieu à Toronto.

2229. Requête de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de construire sa ligne de chemin de fer à travers le chemin public, entre les lots 13 et 14, concession 1, township de Cramahe, comté de Northumberland, Ontario, à la station 1032.76. Requête 3878.199.

Ordonnance rendue approuvant le croisement telle qu'indiqué sur le plan amendé par l'ingénieur de la Commission. Les compagnies du G.-T. et du C.-N. devront aplanir le remblai du côté des emplacements respectifs de leurs voies.

2230. Requête de la municipalité du township de Ferries, en vertu de l'article 237, demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada de pourvoir à la construction d'un croisement de chemin de fer à l'endroit où le chemin de fer de la compagnie aboutit à une déviation projetée de la réserve primitive des chemins entre les concessions 4 et 5, sur le lot n° 29, dans la quatrième concession du dit township. (Cause ajournée.) (Requête 12759.)

Ordonnance rejetant la requête.

2231. Requête de la ville de Hawkesbury, Ontario, demandant un moyen de protection pour le public à l'endroit où les voies de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada traversent la rue Principale, en la ville de Hawkesbury, Ontario. (Ajournée aux séances de juillet). (Requête 9437.44.)

Pas d'ordonnance rendue, vu que l'on s'est conformé au rapport de l'ingénieur en date du 5 novembre 1909.

2232. Etude de la question de protection au passage à niveau du chemin de fer Pacifique-Canadien, à la rue George, Smith's-Falls, Ontario. (Cause remise.) (Requête 9437.109.)

Ordonnance rendue aux termes de l'entente entre la ville de Smith's-Falls et la Compagnie du chemin de fer P.-C. Tunnel à la rue Cornelia et viaduc à la rue George. 20 pour 100 du tunnel devant être payés par le *Railway Grade Crossing Fund* et le reste par la compagnie du chemin de fer.

2233. Plainte relative au raccordement des trains de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada et de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Brockvile, Ontario. (Requête n° 5320.) Cause 2863. Jugement réservé.

2234. Requête de la Compagnie du chemin de fer Chatham, Wallaceburg et Lac-Erié, en vertu des articles 221 et 226, demandant l'autorisation de construire un embranchement d'un point en face de Blind-Line ou Quatrième Concession, township de Dover-Est, traversant la rue Baldean, et Bear-Line et Winter-Line, dans le dit township. (Requête 11673.)

Ordonnance autorisant la construction de l'embranchement. La compagnie du chemin de fer sera responsable du coût de tous les changements qui pourront être nécessités par le croisement de la ligne de la Compagnie de téléphone Bell par suite de la construction de la dite ligne d'embranchement.

2235. Etude des plaintes soulevées contre la rédaction de l'ordonnance de la Commission n° 5888, en date du 16 décembre 1908, *re Memorial Trainmen's Association of Canada.* (Requête 1750, partie 2.)

Ordonnance révoquant l'ordonnance n° 5888. (Voir l'ordonnance n° 12225.)

2236. Requête de l'Association de la Presse Associée de l'Ouest, de Winnipeg, en vertu de l'article 323, demadant une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie de télégraphe et de chemin de fer Pacifique-Canadien et la Compagnie de télégraphe Great-Northwestern du Canad, d'accepter le tarif de la presse pour les dépêches destinées aux journaux ou aux correspondants; et d'enjoindre en outre à la Compagnie de télégraphe du chemin de fer Pacifique-Canadien d'expédier les nouvelles télégraphiques fournies par d'autres agences de nouvelles au même prix que celui qui est exigé par la dite compagnie de télégraphe. (Cause ajournée.) (Requête 12002.)

2237. Requête de Mulligan Brothers, propriétaires du Russell House, à Ottawa, en vertu de l'article 4, demandant la fixation de certains prix par la Compagnie de Téléphone Bell pour instruments et appareils téléphoniques devant être installés au Russell House, et la prévision du coût de cette installation et du maintien du service en question. Requête n° 12003.

Ordonnance rejetant la requête. Voir jugement du commissaire en chef, appendice "C".

2238. Etude de la question d'un tarif supplémentaire de la Compagnie de Téléphone Bell, à raison de $20 par mille ou fraction de mille. Requête n° 3574.8.)

Jugement réservé.

2239. Plainte d'Alexander Faill, de Stratford, Ont., à l'effet que la Compagnie de Téléphone Bell lui fait payer $61 pour l'usage du téléphone à sa maison, qui est située à deux milles de la ville de Stratford, Ont. (Cause ajournée.) Requête n° 3574.5.

Jugement réservé.

2240. Requête de la *Saraguay Electric & Water Company,* de Montréal, P.Q., alléguant majoration du poids de trois wagons de poteaux de télégraphe expédiés à la Compagnie de chemin de fer Témiscouata. Requête n° 14591.

Pas d'ordonnance rendue, vu qu'il n'a pas été prouvé qu'il y ait eu majoration.

2241. Requête de l'*Empire Refining Co., Limited,* de Wallaceburg, Ont., en vertu de l'article 284, demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre aux compagnies de chemins de fer Père-Marquette et Chatham, Wallaceburg et Lac-Erié de fournir un wagon-réservoir convenable et assez grand pour permettre à la compagnie de transporter en bonne condition les produits préparés de son établissement à divers endroits du Canada. (Requête ajournée.) (Requête n° 1405. Cause 2846.)

Ordonnance révoquant la première ordonnance. Voir jugement du commissaire en chef, appendice "C".

2242. Requête des compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien, Grand-Tronc et Montreal-Terminal, demandant une ordonnance à l'effet d'interpréter certaines dispositions de l'ordonance de la Commission n° 4988, rendue le 8 juillet 1908, sous le titre d'"Ordonnance générale d'aiguillage réciproque". Enquête ajournée. (Requte 6713.)

Ordonnance rendue rejetant la demande. Voir l'ordonnance n° 12501.

2243. Requête de la Compagnie de Téléphone Bell, en vertu de l'article 248, demandant l'autorisation de construire, installer et entretenir ses fils aériens à travers les voies du Grand-Tronc, au passage public, deux milles à l'est de Beamsville, Ont. (Enquête ajournée.) (Requête n° 14221.)

Pas d'ordonnance rendue. Question renvoyée à l'ingénieur électricien de la commission.

2244. Requête de la Compagnie de Téléphone Bell, en vertu de l'article 246, demandant l'autorisation d'ériger, installer et entretenir son câble aérien à travers les voies de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à un quart de mille à l'est de Grimsby, Ont. (Chemin de la fabrique de conserves.) (Enquête ajournée.) (Requête n° 14522.)

Pas d'ordonnance rendue. Question renvoyée à l'ingénieur électricien de la Commission.

2245. Requête de la *Macleod Quarrying and Contracting Company, Limited,* demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de coopérer au service de la compagnie en construisant un embranchement à partir de la ligne transversale Macleod-Lethbridge jusqu'aux carrières. (Requête n° 14203.)

Ordonnance accordant la demande. Voir ordonnance 13003.

2246. Requête de la Chambre de Commerce de Trois-Rivières, Québec, en vertu de l'article 284, demandant une ordonnance à l'effet de contraindre les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern à établir un service convenable de raccordement à la jonction Garneau; aussi en vertu de l'article 317, demandant des facilités de transport convenables sur les dites lignes. (Dossier 13994.)

Jugement réservé. Question renvoyée au chef du mouvement pour qu'il fasse un rapport.

2247. Requête de la Chambre de Commerce de Trois-Rivières, P.Q., alléguant que les prix de transport des marchandises exigés par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc sont excessifs, et que le service de la compagnie est défectueux entre Trois-Rivières et Saint-Célestin, Québec. (Dossier 10211.)

Ordonnance rejetant la demande.

2248. Requête de Thaddée Désilets, de la paroisse de Saint-Célestin, comté de Nicolet, P.Q., en vertu des articles 252 et 253, demandant une ordonnance à l'effet de contraindre la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada à construire un passage convenable croisant le dit chemin de fer à l'endroit où sa voie traverse obliquement la terre du requérant, qui fait partie du lot n° 199 des plans et livres de renvois officiels du bureau du cadastre de la paroisse de Saint-Célestin, comté de Nicolet, P.Q. (Dossier n° 10847.)

Ordonnance contraignant la compagnie à établir et entretenir un passage de ferme aux dépens du demandeur. Voir l'ordonnance n° 11165.

2249. Etude de l'état du croisement de la rue Plaisance au-dessus du chemin de fer Pacifique-Canadien à Trois-Rivières, P.Q. (Dossier 9437-152.)

Ordonnance renvoyant la demande.

2250. Requête de la municipalité de la paroisse de Saint-Valère de Bulstrode, comté d'Arthabaska, Québec, demandant une ordonnance pour forcer la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à construire et entretenir sa part du pont sur la rivière Noire, à Saint-Valère de Bulstrode, comté d'Arthabaska, Québec. (Dossier 13530.)

Ordonnance rejetant la demande.

2251. Requête de la municipalité du village de Montmorency, comté de Québec, en vertu de l'article 237, demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la *Quebec Railway Light & Power Company* de pourvoir à la construction de deux croisements de chemin public traversant le chemin de fer dans le village de Montmorency, Québec. (Dossier 8964. Cause 4260).

Ordonnance renvoyant la requête.

2252. Requête de la ville de Québec, P.Q., demandant une ordonnance enjoignant à la *Quebec Railway Light & Power Company* de traverser la ligne mère de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à l'avenue Lesage, en la ville de Québec, P.Q. (Dossier 12529-1.)

Ordonnance rejetant la demande.

2253. Plainte de Léon Lamontagne, de Saint-Malachie, P.Q., alléguant que le chemin de fer Transcontinental a pris 100 pieds de son terrain, et que pour traverser la dite propriété la compagnie de chemin de fer a fait une coupe à angle droit au lieu de construire un viaduc, ce qui occasionne l'accumulation de la neige, causant par suite des dommages à sa terre. (Dossier 13136.)

Ordonnance renvoyant la demande.

2254. Requête de la *Quebec Railway, Light & Power Company,* demandant une ordonnance à l'effet de modifier ou d'amender l'ordonnance de la Commission n° 8848, en date du 7 décembre 1909, autorisant le croisement du chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue Saint-Valier, en la ville de Québec, P.Q.

2255. Requête du chemin de fer C.-N.-O., en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de construire sa ligne de chemin de fer en travers du chemin public connu sous le nom de rue Victoria, dans le village de Colborne, township de Cramahe, comté de Northumberland, Ontario. (Dossier 3878-271.)

Ordonnance autorisant le croisement de la rue Victoria au moyen d'un viaduc. La municipalité devra adopter le règlement nécessaire au sujet de la fermeture d'une partie de la rue Queen et pour l'ouverture d'une nouvelle rue au nord de la rue Queen. La compagnie demanderesse paiera à la municipalité $100 en règlement final de toute réclamation pour la fermeture de la rue Queen. Voir ordonnance n° 11173.

2256. Requête en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de détourner la rue Queen, dans le village de Colborne, township de Cramahe, comté de Northumberland, Ontario. (Chemin de fer C.-N.-O.) (Dossier 3878.272.)

Ordonnance accordant la demande aux termes de la requête précédente. Voir ordonnance n° 11178.

2257. Requête de James N. Davis, de Colborne, Ontario, demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre la *Canadian Northern Ontario Railway Company* de placer

un ponceau où la voie traverse sa terre, afin qu'il puisse conduire son bétail à l'abreuvoir. (Dossier 14232.)

Pas d'ordonnance rendue, la question ayant été réglée à l'amiable par la compagnie de chemin de fer et le demandeur.

2258. Requête de la *Canadian Northern Ontario Railway Company,* en vertu de l'article 227, demandant l'autorisation de faire passer ses lignes et voies ferrées à travers celles du chemin de fer Grand-Tronc à Wye, en la ville de Cobourg, township de Hamilton, Ontario. (Dossier 3878·269.)

Demande accordée; le croisement devra être protégé au moyen d'un aiguillage à enclenchement installé et entretenu aux frais de la compagnie demanderesse. (Voir l'ordonnance n° 11275.)

2259. Requête de la *Canadian Northern Ontario Railway Company,* en vertu de l'article 159, demandant la sanction et l'approbation du tracé de sa ligne de chemin de fer à travers le township de Sidney, et la ville de Trenton, comté de Hastings, du poteau milliaire 136 au poteau milliaire 145·1. (Dossier 3878·270.)

Ordonnance approuvant le tracé revisé, sujet aux termes d'une entente en date du 24 juin 1910, entre la compagnie requérante et la ville de Trenton. Voir ordonnance n° 11431.)

2260. Etude de la question de protection du croisement du chemin de fer Pacifique-Canadien, division Ontario, section de London, au chemin Dundas et Waterloo, dans la ville de Galt, Ontario. (Dossier 9437·320.)

Requête rejetée.

2261. Requête de la *Canadian Northern Ontario Railway Company,* en vertu de l'article 227, demandant l'autorisation de faire traverser de ses lignes et voies celles de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Smith's-Falls, Ontario. (Enquête ajournée.) (Dossier 3878·167.)

La requête reste en suspens. On ne rendra pas d'ordonnance pour le moment, avec l'entente qu'une ordonnance sera rendue d'après les termes fixés par l'avocat de la *Canadian Northern Ontario Railway Company.*

2262. Requête de la *Grand Valley Railway Company,* demandant une ordonnance à l'effet d'approuver le tracé du chemin de fer *Grand Valley Terminal* projeté, qui doit relier le chemin de fer Grand-Valley, le chemin de fer électrique Brantford et Hamilton, et le chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo au district industriel de Homedale, en la ville de Brantford, Ontario. (Dossier 560·3.)

Requête rejetée.

2263. Requête de la *Grand Valley Railway Company,* demandant l'autorisation de traverser de ses voies ferrées celles de la *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway* à la rue Murray, en la ville de Brantford, Ontario.

(Enquête ajournée.) (Dossier 560·4.)

Ordonnance rejetant la requête.

2264. Requête de la *Grand Valley Railway Company,* demandant l'autorisation de traverser de ses voies ferrées celles de la *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway* à la rue Cayuga, à Brantford, Ontario.

(Enquête ajournée.) (Dossier 7551. Cause 3294.)

Ordonnance rejetant la demande.

2265. Requête de la *Grand Valley Railway Company,* demandant l'autorisation de traverser de son chemin de fer les voies de la Compagnie de chemin de fer électrique Brantford et Hamilton à la rue Murray, à Brantford, Ontario. (Enquête ajournée.) (Dossier 7552. Cause 3295.)

Requête rejetée.

2266. Requête du chemin de fer électrique Brantford et Hamilton, au sujet de la reconstruction du pont de la rue du Marché, à Brantford, Ontario.

NOTE.—La Commission étudiera la question de substituer le nom de Niagara, Sainte-Catherine et Toronto à celui de Toronto, Niagara et Western, dans l'ordonnance 9726, en date du 23 février 1910. (Dossier 8528.)

Ordonnance annulant l'ordonnance n° 9726, en date du 23 février 1910, en substituant les mots "Niagara, Sainte-Catherine et Toronto" aux mots "Toronto, Niagara et Western" dans la dite ordonnance. (Voir l'ordonnance n° 11162.)

2267. Requête de la municipalité de la ville de Brantford, Ontario, demandant l'approbation du projet de construction d'un pont en bois pour piétons pour raccorder la rue Mary et la rue Greenwich, à Brantford, et traverser le canal Brantford et le chemin de fer électrique de Brantford et Hamilton. (Dossier 14873.)

Ordonnace autorisant la ville à construire à ses frais une passerelle pour les piétons de pas plus de sept pieds de largeur au-dessus du chemin de fer électrique Brantford et Hamilton, au point indiqué. (*Voir* ordonnance n° 11403.)

2268. Requête de la *Hamilton Radial Electric Railway Company,* en vertu des articles 26, 26A et 237, demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la ville de Hamilton de pourvoir à l'installation d'appareils de sûreté et d'ériger un croisement supérieur à l'extrémité est du pont de la ville, du côté est de l'anse Sheman, dans la ville de Hamilton. (Dossier 14816.)

Requête renvoyée.

2269. Etude de la question de protéger la circulation au passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central à la rue Maldon, dans le township de Rochester, à ·71 mille à l'ouest de la gare Woodslee, Ontario. (Dossier 9437·537.)

Ordonnance dispensant la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central de l'obligation d'entretenir un gardien tel que requis d'après l'ordonnance n° 10972, en date du 22 juillet 1910. (*Voir* ordonnance n° 11174.)

2270. Requête de la *Canadian Northern Railway Company,* en vertu des articles 159 et 167 de la loi des chemins de fer, demandant l'approbation du tracé revisé de sa ligne de chemin de fer à travers la ville de Cobourg, dans le township de Hamilton, comté de Northumberland, Ontario. (Dossier 3878·43.)

Ordonnance accordant la requête. (*Voir* ordonnance n° 10866.)

2271. Requête de de la *Canadian Northern Ontario Railway Company,* en vertu de l'article 159, demandant l'approbation de son tracé à travers le comté de Hastings, du 116e mille au 144e mille, à l'ouest d'Ottawa, Ontario. (Dossier 3878. Cause 1480.)

Ordonnance approuvant le tracé. (*Voir* ordonnance n° 11276.)

2272. Requête de la *Canadian Northern Ontario Railway Company,* en vertu de lignes et voies de la Compagnie du Grand-Tronc (embranchement de Belleville), à lignes et voies de la compagnie du Grand-Tronc (embranchement de Belleville), à Belleville, Ontario. (Dossier 3878·250.)

Demande accordée par ordonnance, sujette aux conditions fixées dans l'ordonnance. (*Voir* ordonnance n° 11274.)

2273. Requête de la Compagnie du chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto, en vertu de l'article 167, demandant l'approbation du tracé revisé de sa ligne de chemin de fer à travers les étangs 1, 2 et 3, en face des écluses 12, 13 et 14 de l'ancien canal Welland, à Merriton, Ontario.

(Dossier 3025·11.)

Ordonnance approuvant le tracé revisé.

(*Voir* ordonnance n° 11401.)

2274. Requête de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu des articles 222, 237 et 227, demandant le droit de poser une voie supplémentaire à travers le chemin entre les concessions 1 et 2, lot 7, township d'Etobicoke, comté d'York, et de relier cette voie à la ligne mère de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

(Dossier 10112·1.)

Ordonnance accordant la demande du croisement, sujette à certaines conditions fixées dans l'ordonnance.

(Voir ordonnance n° 11272.)

2275. Etude de la question de protéger la circulation au passage de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Weston, dans le township d'York, Ontario. (Dossier 9437.80.)

Ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien d'installer, pour le 27 août 1910, un signal à sonnerie électrique, système Whyte; 20 pour 100 du coût devant être payés à même le fonds des passages à niveau de chemins de fer, 50 pour 100 par le village de Weston, et 30 pour 100 par le township d'York. La sonnerie sera entretenue aux frais de la compagnie du chemin de fer. Tout différend au sujet des frais ou autre chose sera réglé par l'ingénieur en chef de la Commission.

2276. Requête de la municipalité de la ville de Toronto, Ontario, en vertu des articles 237 et 338, demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de pourvoir à la protection de la circulation à son croisement de l'avenue Woodbine, dans la ville de Toronto, Ontario. (Dossier 9437.102.)

Requête rejetée par ordonnance.

2277. Requête de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, en vertu des articles 227 et 237, demandant l'autorisation de prolonger quatre voies de garage à travers l'avenue Sainte-Claire, et la voie de la compagnie du chemin de fer suburbaine de Toronto, à cet endroit, dans la ville de Toronto, Ontario. (Dossier 14685.)

Ordonnance autorisant la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à construire deux nouvelles voies à travers l'avenue Sainte-Claire, et aussi à travers les voies de la compagnie du chemin de fer suburbain de Toronto au point d'intersection de la ligne de la compagnie demanderesse à l'avenue Saint-Clair,—le tout aux frais de la compagnie demanderesse. (Voir ordonnance n° 11191.)

2278. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara et Western, en vertu de l'article 235, demandant l'autorisation de construire son chemin de fer à travers l'avenue Lightbourne, à Toronto, Ontario, comté d'York. (Dossier 4488.8.)

Ordonnance sujette aux conditions suivantes: que si les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien sont exhaussées, celles de la demanderesse le seront suivant les conditions que la Commission pourra établir; qu'avant l'ouverture du chemin au trafic il faudra pourvoir à la protection du public aux passages que li'ngénieur en chef de la Commission jugera à propos de recommander. Si la protection est recommandée à des croisements auxquels d'autres chemins sont intéressés, le coût de la protection sera réparti par la Commission.

2279. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara et Western, en vertu de l'article 235, demandant l'autorisation de construire son chemin de fer à travers l'avenue Dunbar, dans la ville de Toronto, comté d'York, Ontario. (Dossier 4488.9.)

Même ordonnance que celle du n° 2278.

2280. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara et Western, en vertu de l'article 235, demandant l'autorisation de construire sa voie ferrée à travers la rue Dufferin, dans la ville de Toronto, comté d'York, Ontario. (Dossier 4488.10.)

Même ordonnance que celle du n° 2278.

2281. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara et Western, en vertu de l'article 235, demandant l'autorisation de construire sa voie ferrée à travers l'avenue Primrose, dans la ville de Toronto, comté d'York, Ontario. (Dossier 4488.11.)

Même ordonnance que celle du n° 2278.

2282. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara et Western, en vertu de l'article 235, demandant l'autorisation de construire sa voie ferrée à travers l'avenue Bartlett, dans la ville de Toronto, Ontario. (Dossier 4488.12.)

Même ordonnance que celle du n° 2278.

2283. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara et Western, en vertu de l'article 235, demandant l'autorisation de construire sa voie ferrée à travers l'avenue Hanburg, dans la ville de Toronto, comté d'York, Ontario. (Dossier 4488.13.)

Même ordonnance que celle du n° 2278.

2284. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara et Western, en vertu de l'article 235, demandant l'autorisation de construire sa voie ferrée à travers la rue Shaw, dans la ville de Toronto, comté d'York, Ontario. (Dossier 4488.14.)

Même ordonnance que celle du n° 2278.

2285. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara et Western, en vertu de l'article 235, de construire son chemin de fer à travers la rue Christie, dans la ville de Toronto, comté d'York, Ontario. (Dossier 4488.15.)

Même ordonnance que celle du n° 2278.

2286. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara et Western, en vertu de l'article 235, demandant l'autorisation de construire son chemin de fer à travers l'avenue Ossington, dans la ville de Toronto, comté d'York, Ontario. (Dossier 4488.16.)

Même ordonnance que celle du n° 2278.

2287. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara et Western, en vertu de l'article 235, demandant l'autorisation de construire son chemin de fer à travers le chemin Davenport, dans la ville de Toronto, comté d'York, Ontario. (Dossier 4488.17.)

Même ordonnance que celle du n° 2278.

2288. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara et Western, en vertu de l'article 235, demandant l'autorisation de construire son chemin de fer à travers l'avenue Albany, dans la ville de Toronto, comté d'York, Ontario. (Dossier 4480.18.)

Même ordonnance que celle du n° 2278.

2289. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara et Western, en vertu de l'article 235, demandant l'autorisation de construire son chemin de fer à travers l'avenue Howland, dans la ville de Toronto, comté d'York, Ontario. (Dossier 4488.19.)

Même ordonnance que celle du n° 2278.

2290. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara et Western, en vertu de l'article 235, demandant l'autorisation de construire son chemin de fer à travers la rue Huron, dans la ville de Toronto, comté d'York, Ontario. (Dossier 4488.20.)

Même ordonnance que celle du n° 2278.

2291. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara et Western, en vertu de l'article 235, demandant l'autorisation de construire son chemin de fer à travers le chemin Spadina, dans la ville de Toronto, comté d'York, Ontario. (Dossier 4488.21.)

Même ordonnance que celle du n° 2278.

2292. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara et Western, en vertu de l'article 235, demandant l'autorisation de construire son chemin de fer à travers la rue Bathurst, dans la ville de Toronto, comté d'York, Ontario. (Dossier 4488.22.)

Même ordonnance que celle du n° 2278.

2293. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara et Western, en vertu de l'article 235, demandant l'autorisation de construire son chemin de fer à travers la rue Principale, dans la ville de Toronto, comté d'York, Ontario. (Dossier 4488.23.)

Même ordonnance que celle du n° 2278.

2294. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara et Western, en vertu de l'article 235, demandant l'autorisation de construire son chemin de fer à travers la rue Malvern, dans la ville de Toronto, comté d'York, Ontario. (Dossier 4488.24.)

Même ordonnance que celle du n° 2278.

2295. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara et Western, en vertu de l'article 235, demandant l'autorisation de construire son chemin de fer à travers l'avenue Emerson, dans la ville de Toronto, comté d'York, Ontario. (Dossier 4488.25.)

Même ordonnance que celle du n° 2278.

2296. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara et Western, en vertu de l'article 235, demandant l'autorisation de construire son chemin de fer à travers l'avenue Chandes, dans la ville de Toronto, comté d'York, Ontario. (Dossier 4488.26.)

Même ordonnance que celle du n° 2278.

2297. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara et Western, en vertu de l'article 235, demandant l'autorisation de construire son chemin de fer à travers la rue Connelly, dans la ville de Toronto, comté d'York, Ontario. (Dossier 4488·27.)

Même ordonnance que celle du n° 2278.

2298. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara et Western, demandant l'autorisation de construire son chemin de fer à travers l'avenue Campbell, dans la ville de Toronto, comté d'York, Ontario. (Dossier 4488.28.)

Même ordonnance que celle du n° 2278.

2299. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara et Western, demandant l'autorisation de construire son chemin de fer à travers la rue Ford, dans la ville de Toronto, comté d'York, Ontario. (Dossier 4488·29.)

Même ordonnance que celle du n° 2278.

2300. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara et Western, en vertu de l'article 235, demandant l'autorisation de construire sa voie ferrée à travers l'avenue Osler, dans la ville de Toronto, comté d'York, Ontario. (Dossier 4488·30.)

Même ordonnance que celle du n° 2278.

2301. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara et Western, en vertu de l'article 235, demandant l'autorisation de construire son chemin de fer à travers le chemin Western-Plan, dans la ville de Toronto, comté d'York, Ontario. (Dossier 4488·31.)

Même ordonnance que celle du n° 2278.

2302. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara et Western, en vertu des articles 176, 177 et 178, demandant l'autorisation de prendre, d'utiliser et d'occuper parties du lot 35, concession 3, dans la ville de Toronto, comté d'York, Ontario, et partie des lots de 14 et 24 inclusivement. (Dossier 4488·32.)

Ordonnance accordant la demande, sujette aux conditions suivantes: 1. Que l'ingénieur en chef de la Commission devra décider l'étendue du terrain du Grand-Tronc requis pour détourner le chemin public. 3. Que l'ingénieur de la Commission établira les compensations que devra payer la compagnie requérante à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, si les parties ne peuvent pas s'entendre.

2303. Plainte de la municipalité de Colchester-sud, alléguant insuffisance du service de transport des voyageurs et des marchandises de la part de la Compagnie du chemin de fer Père-Marquette. (Dossier 11519.)

Plainte rejetée par ordonnance.

2304. Requête de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, en vertu de l'article 258, demandant l'approbation de la modification proposée des voies ferrées et du tracé de la nouvelle gare de voyageurs à Cobourg, Ontario. (Dossier 14884.)

Ordonnance approuvant la nouvelle disposition de la voie de la compagnie requérante, à l'exception de la voie d'embranchement la plus septentrionale. (Voir ordonnance n° 11275.)

2305. Requête du township d'Orillia, demandant une ordonnance en vertu de l'article 237 de la loi des chemins de fer, 1903, tel que de nouveau statué par l'article

4, chapitre 32, des statuts du Canada, 1909, demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre au Grand-Tronc de pourvoir à la construction, ou de permettre aux requérants de construire un croisement public convenable de grande route au-dessus de son chemin de fer à ou près de la gare du Pont-Severn, dans le township d'Orillia, comté de Simcoe, Ontario, là où le chemin de fer de la compagnie croise le lot n° douze, dans la quinzième concession du dit township. (Requête n° 14543.)

Ordonnance autorisant la construction d'une route publique à travers les voies du Grand-Tronc, à la gare du Pont-Severn, le croisement de fermes privées de James Blackwell et de R. J. Blackaby seront fermées du consentement des propriétaires. (Voir ordonnance n° 11166.)

2306. Plainte de A. L. Noble, de Norval, Ontario, concernant le service des trains du Grand-Tronc entre cet endroit et Toronto, Ontario. (Requête 14934.)

Plainte renvoyée. (Voir ordonnance n° 11168.)

2307. Requête de la Compagnie du chemin de fer Québec-Oriental, demandant la sanction d'une convention de vente intervenue entre la Compagnie *Royal Trust* et la Compagnie du chemin de fer Québec-Oriental, le 19 mai 1910, en vertu de laquelle la première avait vendu à la dernière, sujet à la sanction du Gouverneur général en conseil, les chemins de fer existant entre Matapédia et Caplin, et Caplin et Paspébiac, dans la province de Québec, connu sous le nom de section de la Baie-des-Chaleurs de la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Lac-Supérieur. (Requête n° 14723.)

Ordonnance approuvant l'entente et recommandant la sanction du Gouverneur général en conseil.

2308. Requête des citadins de la ville d'Ottawa habitant pendant une partie de l'année le long des diverses localités de la voie du chemin de fer désignée sous le nom d'embranchement de Maniwaki de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, requête également appuyée par les personnes domiciliées en permanence dans le district desservi par la dite ligne de chemin de fer, lesquels prétendent que la situation actuelle de la gare Union du Pacifique-Canadien ne convient pas aux fins de départ et d'arrivée des trains circulant sur le dit embranchement, et demandant une ordonnance à l'effet que l'arrivée et le départ des trains aient lieu à la gare Centrale, ou à la station située à la Pointe-Nepean, ou entre la Pointe-Nepean et la dite gare Centrale. (Requête 12992.)

(Note.) La Commission étudiera la requête pour déterminer les questions de droit que seront soumises à la Cour Suprême en cette cause.

Ordonnance rejetant la requête. (Voir ordonnance n° 11317.)

2309. Requête de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, en vertu de l'article 178 de la loi des chemins de fer, demandant d'exproprier une partie de l'emplacement de la voie supplémentaire demandé pour la *Toronto Grade Separation Work*, à l'ouest de la rue Bathurst, dans la ville de Toronto, Ont. (Requête 588.7.)

Ordonnance accordant la demande, sujette aux conditions contenues dans l'ordonnance. (Voir l'ordonnance n° 11619.)

2310. Requête du chemin de fer C.N.O., en vertu de l'article 327, demandant l'autorisation de construire ses lignes et voies à travers les ligues et voies de l'embranchement du chemin de fer Grand-Tronc jusqu'aux usines de ciment Lehigh-Valley. (Requête n° 3878-254.)

Requête accordée. La compagnie requérante devra installer à ses frais un système complet d'enclenchement. Voir ordonnance n° 11798.)

2311. Requête du chemin de fer T. H. & B., en vertu des articles 221, 227 et 237, demandant l'autorisation de construire, entretenir et exploiter une ligne d'embranchement dans la ville de Hamilton, à travers la rue Brant et à travers les terrains et les voies de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, division nord-ouest de Hamilton, jusqu'aux usines des *Oliver Chilled Plow Works of Canada, limited*, Hamilton, Ont. (Requête n° 14949.)

Ordonnance autorisant la compagnie requérante à construire une ligne d'embranchement aux conditions contenues dans l'ordonnance. (Voir ordonnance n° 11424.)

2312. Requête de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, en vertu de l'article 178, demandant l'autorisation de prendre certains terrains additionnels à la jonction de Belleville et dans le township de Thurlow, comté de Hastings, Ont. (Requête n° 15192.)

Requête accordée aux conditions contenues dans la résolution du township de Thurlow, en date du 22 juillet 1910. (Voir ordonnance n° 11338.)

2313. Requête de la ville de Fort-William, Ont., en vertu de l'article 237, demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de pourvoir à la construction d'un croisement de voie publique à l'avenue Neebing, dans la ville de Fort-William, Ontario. (Dossier 14331.)

Requête renvoyée.

2314. Requête de la ville de Fort-William, Ontario, en vertu de l'article 237, demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de construire un croisement de grande route à l'avenue Crawford, dans la ville de Fort-William, Ontario. (Dossier 14332.)

Ordonnance décrétant que le chemin de fer Pacifique-Canadien construise un croisement à l'endroit où le prolongement de l'avenue Crawford croise l'emplacement de la voie de la compagnie; les travaux devront être exécutés le 1er novembre 1910.

La requérante paiera à la compagnie du chemin de fer le coût de la construction. (Voir l'ordonnance n° 11556.)

2315. Requête de la ville de Fort-William, Ontario, en vertu de l'article 237, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à construire un croisement de grande route à l'avenue Stanley, dans la ville de Fort-William, Ontario. (Dossier 14333.)

La Compagnie du P.-C. construira un croisement de grande route à l'endroit où le prolongement de l'avenue Stanley traverse l'emplacement de la voie de la compagnie. Les travaux devront être terminés le 1er novembre 1910; le coût de la construction sera payé par la requérante à la compagnie. (Voir ordonnance n° 11551.)

2316. Requête de la ville de Fort-William, Ontario, en vertu de l'article 237, de mandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de construire un croisement de chemin public à travers l'avenue Mountain, dans la ville de Fort-William, Ontario. (Dossier 14334.)

Ordonné que la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien construise un croisement de grande route au-dessus de l'emplacement de la voie au point d'intersection de celle-ci et de l'avenue Mountain. Les travaux devant être terminés le 1er novembre 1910. Le coût de la construction sera payé par la requérante.

2317. Etude de la question de la protection du croisement des chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern à la rue Park, Port-Arthur, Ont. (Dossier 93437.479.)

Par d'ordonnance rendue.

2318. Requête de la *Mount McKay & Kakabeka Falls Railway Company,* en vertu de l'article 227, demandant l'autorisation de traverser les vois de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue Yonge, dans la ville de Fort-William, Ont. (Dossier 5585.) Cause 228.

Par d'ordonnance rendue.

2319. Requête de la *Mount McKay & Kakabeka Falls Railway Company,* en vertu de l'article 227, demandant l'autorisation de traverser les voies du chemin de fer Canadien-Nord à la rue Yonge, dans la ville de Fort-William, Ont. (Dossier 5585. Cause 2779.)

Pas d'ordonnance rendue.

2320. Requête de la ville de Fort-William, Ontario, en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de croiser l'embranchement du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique par les tramways de la ville, rue Montréal, afin de permettre aux tramways de traverser le pont du Grand-Tronc-Pacifique à Fort-William, Ont. (Dossier 5585. Cause 2278.)

Ordonné que la Compagnie de chemin de fer *Mount McKay & Kakabeka Falls* soit autorisée à faire circuler ses wagons sur le dit croisement, à la rue Yonge; et que le Grand-Tronc-Pacifique soit autorisé à faire circuler ses trains sur le dit croisement à une allure n'excédant pas dix milles à l'heure. (Voir ordonnance 11977.)

2321. Requête de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, en vertu de l'article 221, demandant l'autorisation de construire des lignes d'embranchement ou voies de garage à partir de ou adjacentes à ligne-mère de la requérante, à Fort-William, Ontario. (Dossier 13045.)

Ordonnance refusant la requête. (Voir ordonnance n° 12124.)

2322. Requête de la ville de Port-Arthur, Ontario, en vertu des articles 258, 269 et 284, demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique de fournir un service de transport de marchandises et de voyageurs à la ville de Port-Arthur, par l'embranchement du Lac-Supérieur.(Dossier 1519 .20.)

2323. Requête de la ville de Fort-William, Ontario, en vertu de l'article 237, demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de pourvoir à la construction d'un croisement de chemin de fer acceptable sur le chemin de fer de la compagnie à l'endroit où la rue Argyle, en ligne directe, croiserait le chemin de fer; et aussi une ordonnance permettant l'ouverture et la construction de la rue Argyle sur et traversant à niveau le chemin de fer. (Dossier 15274.)

Ordonnance refusant la demande de construire une route publique à travers le chemin de fer à la rue Argyle, et enjoignant à la compagnie de chemin de fer de construire un croisement à la rue Maryland. Les travaux devant être terminés le 1er octobre 1910; la requérante paiera le coût de la construction à la compagnie de chemin de fer. (Voir ordonnance n° 11554.)

2324. *In re* la requête de la municipalité de la ville de Victoria, C.-B., demandant une ordonnance à l'effet de reviser, annuler ou amender l'ordonnance de la Commission, n° 3731, et une ordonnance en vertu de l'article 2385 de la loi des chemins de fer, à l'effet que la Compagnie de chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo soumette à la Commission un plan et profil de la partie du chemin de fer à l'endroit ou au point où la dite ligne traverse la terre connue sous le nom de *Old Esquimalt Road,* dans Victoria-Ouest, et une ordonnance, en vertu de l'article 237 de la dite loi, demandant la construction d'un passage à niveau pour les voitures, et l'enlèvement des clôtures existantes à travers la dite route. (Enquête ajournée.) Dossier 5663. Cause 4891.)

Ordonné que la Compagnie de chemin de fer prolonge la rue Wilson à travers sa voie ferrée à l'endroit indiqué sur le plan produit, la requérante pourvoyant à l'enlèvement des arbres à l'angle sud-ouest du croisement et s'engageant à faire disparaître tout ce qui pourrait obstruer la vue du côté nord-ouest du croisement. (Voir ordonnance n° 1204.)

2325. Requête de la Compagnie de chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo, en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation d'entretenir dans son état actuel une passerelle réservée aux piétons seulement, au croisement du vieux chemin d'Esquimalt, ou de détourner le vieux chemin d'Esquimalt entre la rue William et la rue Dalton, sur et le long de la rue Dalton, dans la ville de Victoria, C.-B. (Dossier 56. Cause 2292.)

Requête rejetée.

2326. Requête du Commissaire en chef des terres de la province de la Colombie-Britannique, demandant une ordonnance à l'effet de régulariser davantage le fonctionnement des locomotives dans la province de la Colombie-Britannique, en vue d'empêcher la propagation des incendies dans les terres boisées pendant la saison d'été. (Dossier 4741-2.)

La cause a été remise à la demande de l'avocat du gouvernement de la Colombie-Britannique, qui obtiendra et produira devant la Commission certaines informations concernant la question.

2327. Requête de la ville de Vancouver, en vertu de l'article 232, demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie de chemin de fer E. et N. d'agrandir le pont tournant du chemin de fer qui traverse le port de Victoria en enlevant la pile centrale. (Dossier 11118.)

Ordonné que, jusqu'à nouvel ordre, les règlements de la Commission concernant le fonctionnement du pont tournant du chemin de fer Esquimalt et Nanaimo sur le bras nord du port de la ville de Victoria, C.-B., soient tels qu'énoncés en détail dans l'ordonnance. (Voir ordonnance **12644.)**

2328. Requête du gouvernement de la Colombie-Britannique, demandant la construction d'un chemin public à travers le chemin de fer E. et N., près de la station Koksilah, C.-B. (Dossier 15769.)

Requête accordée.

2329. Requête des Commissaires du chemin de fer Transcontinental, en vertu de l'article 176, demandant l'autorisation de se servir d'une partie de la ligne mère du chemin de fer Canadian-Northern tel qu'indiqué sur le plan, entre les endroits marqués "A" et "B" (environ deux milles) et les endroits "B" et "C" (environ 0·43 mille) sur l'embranchement Dundee du dit chemin de fer. (Dossier n° 15401.)

Ordonnance permettant temporairement le droit de circulation aux requérants sur les parties du chemin de fer C.-N. indiquées sur le plan produit, sujet aux conditions contenues dans l'ordonnance. (Voir l'ordonnance n° 11547.)

2330. Requête de Fred Allen et Mary Allen, demandant une ordonnance à l'effet d'approuver le prolongement de la voie du chemin de fer C.-N. à partir de la limite du lot sept, "bloc" cinquante-quatre, subdivision cent quatre-vingt-cinq, Vancouver, C.-B., la voie ferrée étant maintenant posée jusqu'à cet endroit à travers les lots sept et huit du dit "bloc" et de la dite subdivision, afin d'avoir accès par voie ferrée aux quais déjà construits sur les dits lots. (Dossier 9867. Cause 4811.)

Ordonnance approuvant la situation de la voie de garage. Voir ordonnance n° 11731.

2331. Requête de la municipalité de Matsqui, C.-B., en vertu de l'article 237, demantdant l'autorisation de construire le chemin public connu sous le nom de "Aish and Creamer Road" à travers l'embranchement de la Mission du chemin de fer Pacifique-Canadien. (Dossier 13075.)

Pas d'ordonnance rendue. La compagnie s'engage à payer les frais du croisement.

2332. *In re* plainte du *Board of Trade* de Matsqui Sumas, au sujet du croisement de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à l'avenue Essendene (chemin Yale), Abbotsford, C.-B. (Dossier 15026.)

Pas d'ordonnance rendue, la compagnie consentant à faire les changements demandés par le requérant.

2333. Requête de la municipalité du township de Sumas, C.-B., *et al,* en vertu des articles 238 et 154, demandant la démolition d'un bâtiment situé sur l'avenue Internationale dans l'emplacement de ville de Huntingdon, et occupé par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien. (Dossier 14525.)

Ordonnance accordant au gouvernement de la Colombie-Britannique la permission d'ouvrir certaines rues à travers les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien conformément aux conditions contenues dans l'ordonnance. (Voir ordonnance n° 14525.)

2334. Requête de la municipalité du township de Sumas, Colombie-Britannique *et al.*, en vertu des articles 238 et 159, demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, de construire un croisement acceptable à la Quatrième rue, emplacement de ville de Huntingdon, district de Westminster, Colombie-Britannique. (Dossier 14526.)

Même ordonnance que celle du n° 2333.

2335. Requête de la municipalité du township de Sumas, C.-B., *et al.*, en vertu des articles 238 et 154, demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie de chemin de fer et de navigation Vancouver, Victoria et Eastern, de construire une nouvelle route charretière près de la jonction des rues Troisième et " D ", emplacement de ville de Huntingdon, district de New-Westminster, C.-B. Dossier 14527.)

Même ordonnance que celle du n° 2333.

2336. Requête de la municipalité du township de Sumas, C.-B., *et al.*, en vertu des articles 238 et 154, demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la compagnie de chemin de fer et de navigation Vancouver, Victoria et Eastern de fournir une nouvelle route charretière à l'ouest de la route actuelle adjacente au chemin de fer Pacifique-Canadien, emplacement de ville de Huntingdon, district de New-Westminster, C.-B. (Dossier 14528.)

Même ordonnance que celle du n° 2333.

2337. Requête de la municipalité du township de Sumas *et al*, C.-B., en vertu de l'article 284, demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et à la Compagnie de chemin de fer et de navigation Vancouver, Victoria et Eastern, d'établir des bureaux du côté canadien de la frontière internationale, dans l'emplacement de ville de Huntingdon, district de New-Westminster, C.-B. (Dossier 14529.)

Requête rejetée.

2338. Requête de C. J. Piper, de Piper-Siding, C.-B., demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Great-Northern de construire un croisement à cet endroit. (Dossier 14136.)

Requête rejetée, un croisement ayant été construit à cet endroit.

2339. Plainte du *Board of Trade* de New-Westminster et autres, au sujet de l'état prétendu dangereux du croisement de voie ferrée du chemin du Nord, sur le chemin de fer Vancouver, Victoria et Eastern, entre la ville de Westminster et les villes de Fort-Moody et Barnet. (Dossier 9437.99.)

Ordonnance enjoignant au chemin de fer V. V. et E. et à la compagnie de navigation de protéger le croisement en y mettant des gardiens de jour et de nuit et de construire un abri pour ces hommes. Le salaire des gardiens sera payé comme suit: 10 pour 100 par la municipalité de Coquitlam, 15 pour 100 par la municipalité de Barnaby, 25 pour 100 par New-Westminster, et 50 pour 100 par la compagnie de chemin de fer. (Voir ordonnance n° 11734.)

3340. Plainte des habitants d'Abbotsford, C.-B., concernant la condition du chemin de fer V. V. et E., sur la rue Pauline, l'avenue Montrose et la rue Cypress, et demande à l'effet que la compagnie ouvre ces dites rues; alléguant en outre le très mauvais état de la rue Oscar. (Dossier 11678.)

Ordonné que le terrassement à la rue Oscar soit élargi de façon à lui donner 20 pieds au sommet du côté nord du chemin de fer; les travaux devant être terminés le 15 novembre 1910. La compagnie du chemin de fer devant construire sur la rue Montrose, et les travaux devront être terminés le 1er septembre 1911. Le coût sera ainsi réparti: 48 pour 100 par le gouvernement de la Colombie-Britannique, 32 pour 100 par la compagnie de chemin de fer et 20 pour 100 par le fonds de croisements de chemins de fer (Voir ordonnance n° 12040.)

2341. Etude de la question de protection du croisement de l'avenue Columbia, sur l'embranchement English-Bay du chemin de fer Pacifique-Canadien, Vancouver, C.-B. (Dossier 9437.343.)

Voir jugement du commissaire Mills, appendice " C ".

La Commission est d'opinion que la compagnie de chemin de fer devrait être requise de protéger les croisements de l'avenue Victoria et de la rue Powell en y plaçant un signaleur de 7 a.m. à 11 p.m., la Compagnie du chemin de fer *British Columbia Electric* devant payer au C.P.C. un sixième du salaire de ou des hommes de service.

2342. Etude de la question de protection du croisement de la rue Powell par le chemin de fer Pacifique-Canadien, à Vancouver, C.-B. (Dossier 9437.506.)

Voir jugement du commissaire Mills, appendice "C".

La Commission est d'opinion que la compagnie de chemin de fer devrait être requise de protéger les croisements de l'avenue Columbia et de la rue Powell en y plaçant un signaleur de service de 7 a.m. à 11 p.m., la Compagnie du chemin de fer *British Columbia Electric* devant payer au chemin de fer Pacifique-Canadien un sixième du salaire des signaleurs.

2343. Etude de la question de la protection du croisement du Pacifique-Canadien à la rue Carrall, Vancouver, C.-B. (Dossier 9437.504.)

Voir jugement du commissaire Mills, appendice "C".

La Commission est d'opinion que la compagnie de chemin de fer devrait être requise de protéger les croisements de l'avenue Columbia et de la rue Powell en y plaçant un signaleur de 7 a.m. à 11 p.m., la Compagnie de chemin de fer *British Columbia Electric* payant au chemin de fer Pacique-Canadien un sixième du salaire des signaleurs.

2344. Requête de la *Vancouver, Victoria & Eastern Railway & Navigation Company,* en vertu des articles 221-225, demandant une ordonnance à l'effet d'approuver la construction d'une ligne d'embranchement à partir d'un endroit sur la ligne mère de la compagnie dans la ville de Huntingdon, dans la province de la Colombie-Britannique, jusqu'à la frontière internationale, soit une distance de 300 pieds. (Dossier 14710.)

Ordonnance approuvant le tracé de la ligne d'embranchement en question, sujet au consentement de la municipalité de Sumas. (Voir ordonnance 11732.)

3345. Requête de la Compagnie de chemin de fer et de navigation V. V. et E., en vertu des articles 227 et 237, demandant la permission de poser des voies de service à travers les voies de la Compagnie du chemin de fer *British Columbia Electric,* aussi dans les rues suivantes de la ville de Vancouver, C.-B.: Harris et Hastings, entre Barnard et Harris, dans la rue Barnard, la rue Harris, la ruelle entre les rues Harris et Keefer, dans la rue Pender, la ruelle entre les rues Pender et Hastings, l'avenue Raymur, entre les rues Hasting et Cordova, dans la rue Cordova.

(NOTE.) La Commission traitera la question des voies "A" et "B" dont il est parlé dans la requête originale. (Dossier 13224.)

Ordonnance accordant à la compagnie requérante la permission de poser les voies marquées "A" et "B" à travers la voie de la Compagnie de chemin de fer Electrique et dans les rues indiquées sur le plan. Toutes les questions relatives à une partie du coût sont réservées. (Voir ordonnance n° 12403.)

2346. Requête de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, en qualité de successeur, par suite de fusionnement, de la Compagnie de chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique, demandant l'autorisation de prendre possession de certaines terres appartenant à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, formant parties de l'emplacement de la voie de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à partir de Lytton en allant vers le sud le long du bord est de la rivière Fraser jusqu'au pont Cisco, vers le poteau milliaire 7 environ au sud de Lytton, et faisant partie de l'emplacement de la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien au nord et à l'est de Lytton sur le bord sud de la rivière Thompson, c'est-à-dire allant du poteau milliaire 0 jusque vers le poteau milliaire 3, près de Gladwin, telles qu'indiquées sur le plan du terrain, sur le plan de contour et sur les profils des deux chemins de fer. (Dossier 3539-25.)

2347. Requête de la Compagnie de chemin de fer Canadian-Northern (ch. de f. E. Y. et P.), en vertu de l'article 159, demandant la sanction et l'approbation de l'éta-

blissement de sa ligne de chemin de fer à partir du poteau milliaire 0 jusqu'au poteau milliaire 7, en remontant le bras nord de la rivière Thompson à partir de Lytton, C.-B., aussi une ordonnance en vertu de l'article 167, amendant le plan approuvé par l'ordonnance n° 7746 en date du 5 août 1909, au sujet des 338 pieds situés à l'extrémité nord, lequel est modifié en substituant à une tangente une courbe de 3 degrés vers la droite.

(NOTE.) Cette question est réservée pour l'audition, par suite d'une lettre datée du 2 février 1910, reçue de M. E. W. Beatty, solliciteur général de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien. (Audition ajournée.) (Dossier 3539·14.)

Du consentement des compagnies de chemins de fer, l'affaire est soumise à M. C. E. Cartwright, pour inspection et rapport.

2348. Requête de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, (ch. de f. E. Y. et P.), en vertu de l'article 159, pour l'approbation de son tracé de chemin de fer depuis la section 2, township 15, rang 17, à l'ouest du 6e méridien, jusqu'à la section 11, township 14, rang 17, à l'ouest du 6e méridien, du poteau milliaire 0 au poteau milliaire 5, province de la Colombie-Britannique.

(NOTE) Cette affaire est inscrite pour être entendue à cause d'une lettre datée du 2 février de M. H. W. Beatty, avocat général pour la Compagnie du Pacifique-Canadien.

(Audition ajournée.) (Dossier 3359.4.)

Affaire renvoyée à M. C. E. Cartwright, avec le consentement des compagnies de chemins de fer, pour inspection et rapport.

2349. Plainte de A. E. Burnett et Cie, Ltée, de Vancouver, C.-B., concernant les frais d'aiguillage exigés par la Compagnie du chemin de fer Great-Northern, la Compagnie *British Columbia Electric* et la Compagnie du Pacifique-Canadien. (Dossier 6713.10.)

Ordonnance renvoyant la requête. Voir ordonnance n° 12089.

2350. Plainte de la Chambre de Commerce de la ville de Dawson, territoire du Yukon, et de la Chambre de Commerce de White-Horse, alléguant que l'on exige des prix de transport exorbitants pour les marchandises et les voyageurs sur le chemin de fer White-Pass et Yukon. (Dossier 2030.)

Ordonné que les chemins de fer British-Yukon, British-Columbia, la Compagnie de chemin de fer et de navigation Pacifique et Arctique, et le White-Pass et Yukon cessent de faire des distinctions injustes contre les requérants en faveur de l'*Atlas Mining Co.* et autres, et que la compagnie de chemin de fer cesse de faire des distinctions injustes en faveur de l'endroit où sont situées les propriétés de l'*Atlas Mining Co.*, et au détriment de l'endroit ou les mines des requérants sont situées. Aussi, que la compagnie du chemin de fer produise au bureau de la Commission des tarifs indiquant les prix exigés de l'*Atlas Mining Co.* en vue d'un arrangement avec la Compagnie du chemin de fer et de navigation Pacifique et Arctique et la Compagnie du chemin de fer British-Yukon et l'*Atlas Mining Co.*, portant la date du 1er mars 1910.

Ordonné de plus que les compagnies de chemins de fer produisent un tarif amendant ou complétant le C.R.C. 9 promulgué le 16 sept. 1909, et autres instructions telles qu'exposées dans l'ordonnance. *Voir* ordonnance 11819.

Plainte de J. H. Conrad, alléguant que la *White Pass & Yukon Route* a exigé un prix excessif pour le transport du minerai de Carcross à Skagway, et pour le transport des machines d'exploitation minière et des accessoires de camps de Skagway à Carcross. (Dossier 10556.)

2351. Ordonné que la *White Pass & Yukon Route* et la *White Pass & Yukon Ry. Co.* prennent des chargements de minerai pour le transport sur la ligne des dites compagnies de chemins de fer à ou près de l'endroit où par le passé elles avaient permis aux requérants de charger le dit minerai sur les lignes des compagnies de chemins de fer à ou près du passage de Caribou jusqu'à ce que l'on ait disposé de la voie industrielle de garage ou qu'on l'ait construite. Statué que les compagnies de chemins de fer soient

passibles d'une amende de $100 par jour, pour chaque jour durant lequel le requérant n'aura pas la permission de charger du minerai à l'endroit en question. **Voir ordonnance 12512.**

2352. Considération de la question de protection du croisement de la grande route par le chemin de fer Pacifique-Canadien à l'extrémité ouest de Creston-Yard, district de Kootenay-Ouest, C.-B. (Dossier 9437.653.)

Pas d'ordonnance rendue.

2353. Plainte de la Chambre de Commerce de Greenwood, C.-B., et Donald O. McKay, alléguant le raccordement non autorisé à Danville, Midway et Myncaster; aussi la déviation non autorisée de la ligne autorisée; distinction en matière de tarif de transport entre Princeton et Rossland; et requête demandant une ordonnance à l'effet de prohiber l'exploitation d'une ligne d'embranchement à ou près de Myncaster. (Audition ajournée.) (Dossier 9772.)

Ordonnance renvoyant la plainte.

2354. Dans l'affaire de la requête de la municipalité de la ville de Grand-Forks, dans la province de la Colombie-Britannique, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger la Compagnie du chemin de fer River-Valley de se soumettre aux termes et conditions de sa convention conclue avec la ville, le 7 mars 1906, et de construire, maintenir et exploiter une ligne de chemin de fer de manière à donner un service convenable pour le transport des voyageurs et des marchandises à partir de la dite ville de Grand-Forks jusqu'à une distance de cinquante (50) milles au nord de la rivière Kettle. (Dossier 15512.)

Ordonnance renvoyant la requête. *Voir* ordannance n° 12482.

2355. Pétition des habitants de Blairmore, Alta., relatif à l'emplacement de la gare du Pacifique-Canadien à cet endroit. (Dossier 1478.)

Pas d'ordonnance rendue.

2356. Etude de la question de protection du croisement de la rue Galt à Lethbridge par les lignes des compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Alberta et Irrigation.. (Dossier 9437.525.)

La Commission donne instruction de rendre une ordonnance lorsque les plans seront complétés et produits.

2357. Requête de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 258 de la loi des chemins de fer, demandant une ordonnance autorisant le choix de l'emplacement d'une nouvelle station projetée à Kipp, sur l'embranchement du Nid-de-Corbeau, dans le quart nord-est de la section 30, township 9, rang 22, à l'ouest du quatrième méridien, province de l'Alberta. (Dossier 15200.)

Ordonnance rendue refusant la requête. *Voir* ordonnance 12506.

2358. Plainte de W. R. Dobbin, de Lethbridge, Alta., exposant l'état dangereux du passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien où sa voie traverse (a) la route McLeod, ainsi nommée au poteau milliaire 2.6 à l'ouest des limites de la ville de Lethbridge; (b) les réserves de chemin entre Kipp et Monarch, sections 1 et 2, township 10, rang 23, à l'ouest du 4e méridien, poteau milliaire 10.6; et (c) la réserve de chemin dans la section 33, township 10, rang 23, à l'ouest du 4e méridien, le tout dans la province du Manitoba. (Dossier 14019.)

Ordonné que la compagnie du chemin de fer fournisse et construise un pont à tablier inférieur à environ 1,200 pieds à l'ouest du passage actuel au poteau militaire 2.6 et un pont à tablier inférieur au poteau militaire 1.06; que la compagnie soumette les plans détaillés des travaux à un ingénieur de la Commission pour être approuvés, et qu'elle termine les travaux pour le 1er juin 1911. Voir ordonnance 12062.

2359. Requête de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 222 de la loi des chemins de fer, pour la construction de trois embranchements industriels pour la *West Canadian Collieries Ltd.*, dans le quart nord-est de la section 20, township 7, rang 3, à l'ouest du 5e méridien, à Bellevue, Alta. (Dossier 16358.)

Ordonné que la compagnie soit autorisée à construire les embranchements en question, chaque embranchement devant être terminé pour le 13 mars 1911. *Voir* ordonnance 12521.

2360. Requête de la ville de Calgary, Alta., en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de construire un tunnel sous la voie de l'embranchement Calgary-Edmonton du Pacifique-Canadien à l'endroit où cette voie traverse la réserve du chemin entre les sections 11 et 12, township 24, rang 1, à l'ouest du 5e méridien, sur la ligne de la 15e rue dans la ville de Calgary, Alta. (Audition ajournée.) (Dossier 11824.)

Remis jusqu'à ce que la ville de Calgary informe la Commission de ce qu'elle désire que l'on fasse à ce sujet.

2361. Requête de la ville de Calgary, Alta., en vertu de l'article 237 de la loi des chemins de fer, demandant l'autorisation de construire un tunnel sous les voies de la ligne mère du chemin de fer Pacifique-Canadien à l'endroit où cette voie traverse les réserves de chemins entre les sections 11 et 12, township 24, rang 1, à l'ouest du 5e méridien, sur la ligne de la 15e rue dans la ville de Calgary, Alta. (Audition ajournée.) (Dossier 11823.)

Ordonnance autorisant la construction d'un pont à tablier inférieur, conformément aux conditions énumérées dans la convention datée du 20 août 1910 entre la ville de Calgary et la compagnie du chemin de fer.

2362. Etude de la question de protection au croisement du Pacifique-Canadien à la rue Principale à Medicine-Hat, Alta. (Dossier 9437.515.)

Ordonné que la compagnie du chemin de fer produise devant la Commission avant le 16 octobre 1910 un plan indiquant la situation des barrières de la rue Principale. La compagnie devra construire et terminer les dites barrières dans les 60 jours après l'approbation du plan. Les frais devront être payés comme suit: 40 pour 100 par la compagnie du chemin de fer, 40 pour 100 par la ville de Medicine-Hat, et 20 pour cent par le *Railway Grade Crossing Fund.* Les barrières devront être manœuvrées jour et nuit par des employés de la compagnie de chemin de fer. Les frais d'entretien devront être partagés également entre la ville et la compagnie de chemin de fer. *Voir* ordonnance n° 11824.

2363. Requête, en vertu des articles 222 et 237, demandant l'autorisation de construire, entretenir et exploiter un embranchement industriel pour Sidney Houlton, longeant la ruelle dans le bloc 69, de là à travers la Quatrième rue, puis à travers les lots 46 à 48, dans le bloc 67, Calgary, Alta. (Dossier 15080.)

Ordonnance accordant au Pacifique-Canadien la permission de produire son plan indiquant le tracé de l'embranchement, et après l'approbation du plan par la Commission, de construire l'embranchement à travers la Quatrième rue. Dans le cas où il serait nécessaire de protéger le croisement, la requérante devra payer la partie des frais fixée par la Commission. *Voir* ordonnance n° 11821.

2364. Requête de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, en vertu de l'article 159 de la loi des chemins de fer, pour la sanction et l'approbation du tracé de sa ligne de chemin de fer à travers une partie de la ville de Calgary, Alta. (Dossier 12924-20.)

2365. Requête de la ville de High-River, Alta, demandant une ordonnance pour obliger la Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton d'enlever une de ses voies traversant la Troisième rue dans la ville de High-River. (Dossier 15739.)

Requête retirée, l'affaire ayant été réglée par la compagnie, qui a accédé à la demande de la ville.

2366. Requête de la ville de Calgary, en vertu de l'article 267 de la loi des chemins de fer, demandant l'autorisation de construire un pont au-dessus de l'embranchement MacLeod de la Compagnie du Pacifique-Canadien à la 11me rue est, Calgary, Alberta. (Dossier 15489.)

Ordonnance accordant à la ville de Calgary la permission d'ériger un pont à l'en droit en question, pourvu que les frais de construction et d'entretien de ce pont soient à la charge de la requérante. *Voir* ordonnance 11810.

2367. Requête de la ville de Calgary, en vertu de l'article 227 de la loi des chemins de fer, demandant à construire un tunnel sous les voies du Pacifique-Canadien à la Huitième rue ouest, dans la ville de Calgary. (Dossier 15488.)

Ordonné que la ville de Calgary soit autorisée à construire le dit tunnel conformément au paragraphe 1 de la convention conclue entre la ville et la compagnie de chemin de fer, en date du 14 septembre 1906. Le partage des frais et des travaux devra être réparti tel que pourvu au dit paragraphe 14. Les travaux devront être terminés pour le 1er septembre 1911. *Voir* ordonnance n° 12454.

2368. Requête de la ville de Calgary, Alta, demandant une ordonnance autorisant et ordonnant la construction d'un tunnel traversant les voies du Pacifique-Canadien à la rue Rose (maintenant Quatrième rue ouest), dans la ville de Calgary. (Dossier 15556.)

Ordonné, que la construction d'un tunnel, tel que requis, soit remis pour plus ample étude sur requête de l'une ou l'autre des parties; pourvu que la compagnie de chemin de fer produise devant la Commission, le ou avant le 17 octobre 1910, un plan indiquant l'emplacement des barrières sur la Quatrième rue, et dans les 60 jours après l'approbation des dits plans, érige et entretienne des barrières fonctionnant jour et nuit aux frais de la compagnie. Les droits des parties en vertu de la convention portant la date du 14 septembre 1906, ne devront en aucune manière être lésés par la présente ordonnance. Vingt pour cent des frais de construction des barrières devront être payés à même le *Railway Grade Crossing Fund.* *Voir* ordonnance 11822.

2369. Requête de G. H. Furnival, demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de traiter avec le requérant à propos de dommages subis par lui sur sa propriété, lot 16, dans R.L. 14, Edmonton, Alta, par suite de la construction et de l'exploitation d'un chemin de fer traversant la rue Clark, immédiatement à l'ouest des terrains décrits. (Dossier 13327.)

Remis à six mois en attendant que l'entente entre la ville de Calgary et la compagnie de chemin de fer soit effectuée.

La requête sera discutée à la prochaine séance de la Commission à Edmonton.

2370. Requête du *Local Improvement District 27-S.-4, Alberta,* demandant une ordonnance à l'effet d'obliger le Grand-Tronc-Pacifique de se conformer aux termes de l'ordonnance n° 8462, datée du 20 octobre 1909, relativement au pont du Grand-Tronc-Pacifique au-dessus de la route de Fort Saskatchewan. (Dossier 9023.)

Ordonné que la compagnie du chemin de fer soit autorisée à exproprier certains terrains et que la compagnie du chemin de fer produise un plan pour le 29 septembre et construise sa ligne au-dessus de la rue Norton dans la dite ville; tous les travaux devront être terminés pour le 1er juillet 1911. Il est en outre stipulé que la route de Saskatchewan ne sera pas fermée à la circulation avant l'achèvement du pont de la rue Norton. *Voir* ordonnance 11812.

2371. Requête de la Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, en vertu de l'article 237, demandant une ordonnance à l'effet d'approuver un croisement de chemin public et une déviation de la route dans le quart nord-est, section 34, township 45, rang 21, à l'ouest du 4me méridien, district d'Alberta-Nord, province d'Alberta. (Dossier 10821-2.)

Ordonné que la compagnie de chemin de fer produise le plan d'un pont le ou avant le 19 octobre 1910. Le *Local Improvement District* et le gouvernement devront payer $200 et $500 respectivement pour l'exécution de ces travaux. Les travaux devront être terminés pour le 15 de juin 1911. Le *Local Improvement District* devra compléter les abords du pont aux deux extrémités. *Voir* ordonnance n° 11823.

2372. Requête de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, en vertu de l'article 237, demandant une ordonnance à l'effet d'approuver son croisement de chemin public et sa déviation de la route dans le quart sud-ouest, section 1, township 51, rang 19, à l'ouest du 4me méridien, district d'Alberta-Nord; aussi requête

de la ville de Tofield, en vertu de l'article 237, pour faire approuver son croisement de chemin public, c'est-à-dire le prolongement de la rue King à travers les voies du Grand-Tronc-Pacifique, dans le quart sud-ouest de la section 1, township 51, rang 19, à l'ouest du me méridien, district d'Alberta-Nord, province d'Alberta. (Dossier 2236.37.)

Pas d'ordonnance. *Voir* le jugement du commissaire en chef, annexe " C ".

2373. Plainte de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, alléguant que les tramways de l'*Edmonton Street Railway* passent sur le croisement du chemin à l'extrémité est du quai sans que le conducteur descende de la manière convenue et signale au mécanicien que la voie est libre. (Dossier 15069.)

Requête retirée.

2374. Requête du *Local Improvement District 24-S-4, Millet, Alberta,* demandant une ordonnance à l'effet d'obliger la Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton (P.-C.) à établir un chroisement de chemin public sur le chemin de fer vis-à-vis la rue Edward, dans le village de Millet, Alberta. (Dossier 13637.)

Ordonné que le requérant ait la permission de prolonger la rue Alexandra à travers l'emplacement de la voie de la compagnie à l'endroit indiqué sur le plan. Permission est accordée à la compagnie de chemin de fer de transporter son aiguillage de l'extrémité sud de la voie commerciale à un endroit en dehors des limites du dit croisement. (*Voir* ordonnance n° 11809.)

2375. Etude de la question de protection au croisement du Pacifique-Canadien sur l'avenue Whyte, Strathcona, Alta. (Dossier 9437.509.)

Pas d'ordonnance rendue. En suspens jusqu'à ce que le pont soit terminé.

2376. Requête de la Chambre de Commerce d'Edmonton, en vertu des articles depuis 314 jusqu'à 339 inclusivement, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger les compagnies de chemin de fer Pacifique-Canadien, Canadian-Northern et Grand-Tronc-Pacifique à promulguer et mettre immédiatement en vigueur de nouveaux tarifs de transport sur les classes comprises de 1 à 10 inclusivement, de marchandises expédiées de Port-Arthur et de Fort-William à Edmonton. (Dossier 14384.)

Pas d'ordonnance rendue. Le jugement du commissaire en chef, appuyé par le commissaire Mills, est à l'effet que ce cas tombe sous le coup d'une ordonnance rendue dans l'affaire de la Chambre de Commerce de Régina, laquelle commande aux compagnies de faire disparaître les distinctions qui existent en réduisant les tarifs de Fort-William et Port-Arthur à Régina et autres endroits favorisés.

2377. Requête du chemin de fer Alberta-Central, demandant l'approbation de son tracé à partir de la ville de Red-Deer vers l'ouest et le nord jusqu'à Rocky-Mountain-House. (Liasse 1409.2.)

(NOTE.) La Commission étudiera la question d'obliger la compagnie de chemin de fer à déposer les voyageurs et les marchandises locales dans les limites de la ville de Red-Deer. (Liasse 1409.7.)

Requête retirée.

2378. Plainte à la *North-Battleford Lumber Company,* de Battleford-Nord, Sask., au nom des marchands de bois en détail de cet endroit, alléguant qu'il y a eu distinction injuste en ce qui concerne le transport du bois entre Warman et Lloydminster, de la part de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern. (Liasse 15207.)

Ordonnance mettant en cause le chemin de fer Pacifique-Canadien et ajournant l'audition jusqu'à ce que la compagnie ait produit sa réponse. (Voir ordonnance n° 11813.)

2379. Plainte de Donald MacKenzie, de Kirk, Alta., contre la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, qui ne lui fournit pas un croisement convenable sur son homestead dans le quart S.-E. de la section 36, township 53, rang 10, à l'ouest du 5ème méridien, province d'Alberta. (Liasse 14954.)

Ordonné que la compagnie du chemin de fer construise un croisement de grand chemin pour le 19 octobre 1910 sur la réserve du chemin, entre les sections 25 et 30.

2380. Plainte de C. A. Johnston, de Ranfurly, Alta., à propos d'animaux tués par le C.-N., à 2½ milles à l'est de Ranfurly, Alta. (Liasse 14911.)

Pas d'ordonnance rendue. La compagnie de chemin de fer s'étant engagée à clôturer sa propriété et à établir des garde-bestiaux pour le 15 novembre 1910.

2381. Plainte de Thomas Usher, de la Grande-Vallée, au sud de Stettler, Alta., à propos des locomotives du C.-N. (Liasse 15249.)

Pas d'ordonnance rendue. La Commission décide qu'elle n'a pas juridiction en la matière.

2382. Plainte de l'union locale n° 3 des Cultivateurs-Unis d'East-Clover-Bar, Alberta, *re* G.-T.-P. Traverse à l'est d'Ardrossan-Station. (Liasse 9437.100.)

Ordonné que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique achève la construction du pont conformément au plan produit avant le 15 novembre 1910.

2383. Requête de la ville de Vegreville, Alta, demandant une ordonnance à l'effet de l'autoriser à construire et entretenir un croisement convenable sur les lignes de chmin de fer C.-N. à la rue Principale. (Liasse 13952.)

Pas d'ordonnance rendue. Voir le jugement du commissaire Mills, approuvé par le commissaire en chef, daté du 29 décembre 1910, à l'effet que la ville de Vegreville et la compagnie de chemin de fer devraient s'entendre sur l'endroit où la traversée de l'ouest doit être établie et faire rapport à la Commission, après quoi la Commission rendra une ordonnance s'appliquant aux deux croisements.

2384. Requête du département du procureur général, au nom de la province d'Alberta, demandant l'autorisation de traverser l'emplacement de la voie de la Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton (C.-P.), sur le quart N.-E. de la section 23, township 46, rang 24, à l'ouest du 4ème méridien, à Wetaskiwin, Alta. (Liasse 14799.)

Ordonnance accordant au requérant la permission de traverser la voie du chemin de fer à l'endroit en question et stipulant que si la compagnie était obligée d'entretenir l'ancien croisement elle devra entretenir le nouveau. Dans le cas de différend à propos de l'entretien, chaque partie pourra soumettre à la Commission la preuve relative à l'obligation de l'entretenir. Voir ordonnance 11820.

2385. Requête de l'*Alf. Denis Co., Limited,* d'Edmonton, Alta, demandant une ordonnance à l'effet que, vu la rareté du foin dans les provinces de l'ouest, le Pacifique-Canadien soit requis de transporter le foin de l'est canadien au prix exigé pour le grain de l'ouest à l'est. (Liasse 15386.)

Ordonnance renvoyant la requête.

2386. Plainte de Peter Reid, Blackfalds, Alta, à propos de quatre chevaux tués sur le chemin de fer, à la section S.-O., 14-39-27, à l'ouest du 4ème méridien, par suite du fait que les ingénieurs du chemin de fer avaient enlevé la clôture. (Dossier 15172.)

Pas d'ordonnance rendue.

2387. Dans l'affaire de la requête de Wm Humberstone, de la ville d'Edmonton, province d'Alberta, en vertu de l'article 226 de la loi des chemins de fer, demandant une ordonnance enjoignant à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de construire une ligne d'embranchement aboutissant au puits de sa mine située dans le quart nord-ouest de la section 7, township 53, rang 23, à l'ouest du 4ème méridien, adjacente aux terrains de la *Clover Bay Company.*

Ordonnance rendue obligeant la Compagnie du chemin de fer de construire un prolongement de l'embranchement de la*Clover Bar Coal Company* à travers ses terrains jusqu'aux terrains de la *Humberstane Coal Company.* Les travaux devront être terminés pour le 15 février 1911; dans le cas où le requérant et la compagnie de chemin de fer ne pourraient s'entendre quant aux conditions, permission leur sera donnée de s'adresser à la Commission pour qu'elle statue à ce sujet. Voir ordonnance 12207.

2388. Requête de la ville d'Edmonton, Alta, en vertu des articles 227 et 226, demandant l'autorisation d'établir des croisements à niveau sur les lignes de tramway

électrique appartenant à la municipalité; la ligne du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique, à l'intersection de la dite ligne avec la rue Edward, là où cette rue aboutit à l'avenue Stephen de la dite ville, et d'ériger, placer et entretenir des fils pour transmettre la force motrice à travers les voies de la dite compagnie de chemin de fer au dit croisement. (Liasse 15552.)

Ordonné que la requérante soit autorisée à traverser avec son chemin de fer électrique la ligne de la compagnie du chemin de fer à la rue Edward, sujet aux conditions énoncées dans l'ordonnance. (Voir ordonnance 12082.)

2389. Requête de la municipalité de la ville d'Edmonton, Alta, en vertu des articles 227 et 246 demandant l'autorisation d'établir un passage à niveau sur les lignes des 227 et 246, demandant l'autorisation d'établir un passage à niveau sur les lignes de tramway électrique appartenant à la municipalité, et de poser des fils pour transmettre l'énergie électrique sur la ligne de la dite compagnie avec la rue Edward, entre la route de Stony-Plain et l'avenue Mackenzie, dans les limites de la dite ville. (Liasse 15532.)

Ordonnance autorisant la requérante de traverser avec son chemin de fer électrique les lignes de la compagnie de chemin de fer à l'intersection de la rue Edward et la route de Stony-Plain et de l'avenue Mackenzie, sujet aux conditions énoncées dans l'ordonnance. (Voir ordonnance n° 12081.)

2390. Requête de la ville de Carlyle, Sask., demandant une ordonnance à l'effet d'obliger la Compagnie du Pacifique-Canadien et la Compagnie du Canadian-Northern de mettre une voie de transfert là où les lignes se croisent à Carlyle, Sask. (Liasse 12562.)

Ajourné *sine die* jusqu'à ce que le chemin soit inspecté et ouvert au trafic, alors que la requérante, si elle le désire, pourra renouveler sa requête.

2391. Requête de la ville de Régina, Sask., en vertu de l'article 227, demandant la permission de construire un tramway électrique sur et à travers la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien, à un endroit situé entre les sections 22 et 23, dans le township 17, rang 20, à l'ouest du 2ème méridien, et à treize autres endroits sur le Pacifique-Canadien, aussi à travers la ligne du Canadian-Northern entre les townships 17 et 18, à l'ouest du 2ème méridien, et à six autres endroits. (Audition ajournée.) (Liasse 12124.)

La cité de Régina devra produire un plan indiquant un tunnel de 66 pieds à la rue Broad, et aura la permission de le construire lorsque les plans seront approuvés par la Commission. Lorsque le dit tunnel sera terminé et ouvert au trafic, la rue Hamilton sera fermée du consentement de la ville. La ville devra avoir la permission de produire des plans pour un viaduc à l'usage des piétons au croisement actuel de la rue Hamilton ou près de ce croisement. Jugement réservé quant à la répartition du coût des travaux et des dommages s'il y en a.

2392. Considération de la question de protection du croisement du Pacifique-Canadien à la onzième avenue, Moosejaw, Sask. (Liasse 9431.470.)

Ordonné que la ville protège le croisement à la 11e Avenue en y construisant un passage souterrain pas plus tard que le 1er janvier 1912. Les plans détaillés devront être produits par la ville pour être approuvés par la Commission. 20 pour 100 du coût des travaux, non compris les dommages aux terrains, s'il y en a, et n'excédant pas la somme de $',000, devront être payés par le *Railway Grade Crossing Fund.* La ville aura la permission de présenter une requête, s'il y a lieu, demandant guant que le transport du charbon dans des wagons découverts ne donne pas des ré-
12044.

2393. Plainte de A. L. Brown, marchand de charbon de Saskatoon, Sask., alléguant que le transport du charbon dans des wagons découverts ne donne pas des résultats satisfaisants, et demandant une ordonnance à l'effet d'obliger les compagnies de chemins de fer de transporter le charbon mou de la région dans des wagons fermés. (Dossier 13980.)

La Commission refuse de rendre une ordonnance générale à cet effet. *Voir* le jugement du commissaire en chef daté du 9 novembre 1910. Annexe "C".

2394. Requête de la Compagnie des lignes d'embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, en vertu de l'article 227 de la loi des chemins de fer, demandant l'autorisation de relier l'embranchement Yorkton du C.N. dans le quart S.-O. de la section 36, township 30, rang 4, à l'ouest du 2e méridien, à Canora, Sask. Ordonné que l'ordonnance de la Commission n° 11156, datée du 11 juillet 1910, autorisant le dit raccordement à Canora entre les lignes de la Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique et le Canadian-Northern, soit annulée. (Dossier n° 10862.5.)

Ordonné que l'ordonnance 11156, datée du 11 juillet 1910, autorisant le raccordement à Canora entre les lignes de la Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique et le chemin de fer Canadian-Northern, soit annulée.

2395. Plainte de la Chambre de Commerce de la ville d'Indian-Head, Sask., alléguant que le service de convois donné par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à cet endroit est insuffisant. Plainte retirée. (Dossier 15201.)

2396. Plainte de la *Prudential Exchange Co.*, de Lang, alléguant qu'il y a une différence entre les prix exigés pour le transport du charbon par le chemin de fer PacifiqueCanadien de Fort-William et Port-Arthur à Lang, au détriment de Mooseejaw et Régina. Dossier 15292.)

Ordonnance renvoyant la requête. *Voir* ordonnance 12503.

2397. Pétition des habitants de Disley, Sask., que l'on ordonne à la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de fournir une station convenablement aménagée. (Dossier 15363.)

Pas d'ordonnance rendue, la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern s'engageant à construire une station et un quai conformes au type admis pour le 1er juillet 1911.

2398. Requête de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 237 de la loi des chemins de fer, demandant l'autorisation de construire une voie de garage à travers le chemin public entre les sections 13 et 14, township 3, rang 4, à l'ouest du 2e méridien, Saskatchewan, au village de Frobicher. (Dossier 15165.)

Requête retirée.

2399. Requête du Grand-Tronc-Pacifique, en vertu de l'article 227, demandant l'autorisation d'établir un passage à niveau sur les voies du Pacifique-Canadien (embranchement Pembina) à Oak-Point-Junction, près de Winnipeg. Aussi d'établir un raccordement avec les voies de la ligne mère et avec celles de l'embranchement d'Oak-Point du Canadian-Northern.

(NOTE) La Commission s'occupera de la répartition des frais entre le Canadian-Northern et le Grand-Tronc.

En suspens de consentement mutuel, pour compléter les négociations entre les parties.

2400. Requête de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, demandant une ordonnance à l'effet de modifier l'ordonnance n° 9341, datée du 20 janvier 1910, relative au croisement du chemin de fer électrique de Winnipeg et du chemin de fer Pacifique-Canadien à l'avenue Logan, dans la ville de Winnipeg, Man., afin de pourvoir à ce que les frais de signaleurs soient payés par la Compagnie du chemin de fer électrique de Winnipeg.

NOTE. La Commission étudiera aussi la question de protection à ce croisement. (Dossier 8922, cause 4716.)

Une nouvelle ordonnance n'est pas nécessaire. L'ordonnance du 15 août 1910 est en vigueur.

2401. Considération de la question de protection au croisement du Pacifique-Canadien à l'avenue Carter, Winnipeg, Man. (Audition ajournée.) (Dossier 9437.278.)

Pas d'ordonnance rendue. La Commisssion inspectera la localité.

2402. *Re* la fermeture du prolongement de la rue Principale dans le village de Manitou, par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien. Dossier 15159.)

Pas d'ordonnance rendue, la Compagnie du Pacifique-Canadien consentant à agir d'après le rapport du sous-chef du mouvement au service de la Commission.

2403. Requête de l'Association des producteurs de grain de Kenville, Man., se plaignant de ce que les prix exigés par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern pour le transport du grain sur son embranchement de la Butte-du-Tonnerre est excessif et entaché de partialité. (Dossier 12039.)

Ordonné que la requête soit renvoyée. *Voir* ordonnance 12039.

2404. Requête de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, en vertu des articles 222 et 226, demandant l'autorisation de prolonger un embranchement industriel à travers l'avenue Mulvey et l'avenue Fleet, Fort-Rouge, Winnipeg, Man. (Dossier 15368.)

Ordonnance amendant le plan produit par la compagnie requérante, en biffant la tangente, indiquée sur le dit plan, commençant à l'avenue Mulvey, aussi accordant à la compagnie requérante la permission de prolonger l'embranchement à travers les propriétés Blackwoods et à travers l'avenue Mulvey jusqu'au lot n° 1, bloc 11, sujet à certaines conditions énoncées dans la dite ordonnance. *Voir* ordonnance 12012.

NOTE. De cette ordonnance la *Blackwoods, Limited,* et la *Manitoba Brewing and Malting Company, Limited,* ont appelé à la cour Suprême du Canada; et aprèsavoir entendu le dit appel, la dite ordonnance de la Commission a été infirmée et annulée.

2405. Requête de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 227 de la loi des chemins de fer, demandant l'autorisation de traverser avec la seconde voie de sa double voie, entre Winnipeg et Brandon au Portage-la-Prairie, les voies des chemins de fer Canadian-Northern et Grand-Tronc-Pacifique. (Dossier 15403.)

Ordonnance accédant à la requête. La Compagnie Canadian-Northern et le Grand-Tronc-Pacifique devront entretenir et payer dans la proportion ou elles auront contribué à l'outillage existant, le coût des changements nécessités à l'outillage actuel d'enclenchement conformément à la décision d'un ingénieur de la Commission. Les travaux devront être fait par la compagnie requérante. *Voir* ordonnance 12047.

2406. Requête de la *Rat Portage Lumber Company,* en vertu des articles 214, 318, 321 et 323 de la loi des chemins de fer, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern à réduire les prix qu'elle exige pour transporter les billes de sciage des requérants depuis la rivière La-Pluie et les endroits y adjacents jusqu'aux scieries de la requérante, dans la ville de Saint-Boniface, dans la province du Manitoba. (Dossier 9797, cause 4782.)

Ordonnance statuant qu'il est du devoir de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, comme successeur de la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Sud-Est, de transporter les billes de pin et d'épinette sur ses lignes sur toute distance jusqu'à 150 milles de Winnipeg, et de tout endroit, s'il en est, où le chemin de fer touche à la rivière La-Pluie, à Winnipeg, à un prix ne devant pas dépasser $2.50 par mille pieds, mesure de planche, conformément aux dispositions de 61 Victoria, chap. 43, Manitoba. Aussi stipulant que la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern produise devant la Commission un tarif commun avec la *Minnesota and Manitoba Railway Company,* tel qu'énoncé dans cette loi. Aussi stipulant que si pour une raison quelconque la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern et la *Minnesota and Manitoba Railway Company* ne peuvent s'entendre au sujet d'un tarif commun ou de sa répartition, la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern devra produire devant la Commission un tarif indiquant les prix exigés à partir de la frontière internationale entre le Minesota et Winnipeg, qui, ajouté au tarif local en vigueur sur la Compagnie du chemin de fer Minnesota et Manitoba, depuis le point de départ jusqu'à la frontière internationale, ne devra pas excéder $2.50 par 1,000 pieds, mesure de planche. Aussi désavouant les $2 de frais d'aiguillage exigés par la compagnie pour service d'aiguillage. *Voir* ordonnance 12107.

2407. Requête du village de Winnipeg-Beach, en vertu des articles 30 et 250, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à placer et à maintenir un chef de gare à cet endroit durant toute l'année.

Remis au 1er septembre 1911, alors que la compagnie de chemin de fer produira un état des recetes de la gare en question depuis le 11 juillet jusqu'au 31 août 1911.

2408. Requête de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacique, en vertu de l'article 237 de la loi des chemins de fer, demandant l'approbation d'un croisement de grande route et une déviation de la route entre les sections 15 et 22, township 33, rang 28, à l'ouest du 2me méridien, district de Saskatoon, province de la Saskatchewan, et de l'ordonnance de la Commission n° 8914, datée du 15 décembre 1909, rendue sur la requête de Wm Bailey, de Zelma, Sask., demandant une ordonnance à l'effet d'annuler la dite ordonnance. Dossier 1787·17.

Ordonnance rendue annulant la dite ordonnance n° 8914. *Voir* ordonnance 12048.

2409. Requête de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, demandant l'autorisation de construire une voie de transfert sur la Première rue jusqu'au raccordement avec le chemin de fer Pacifique-Canadien à une ruelle au nord de l'avenue Rosser, Brandon, Man. Dossier 14820.

Requête retirée.

2410. Requête de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu des articles 222 et 237 de la loi des chemins de fer, demandant l'autorisation de construire, entretenir et exploiter un embranchement industriel et trois voies de service dans la ville de Brandon, Man. Dossier 15082.

Ordonné que la demande soit accordée, sujette aux termes de la convention datée le 17 mai 1910 entre la ville de Brandon et la compagnie de chemin e fer, sauf que les heures d'aiguillage entre les Cinquième et Dixième rues seront entre 11 heures p.m. et 5 heures a.m., et sujette en outre à la condition que compensation soit accordée aux propriétaires dont les terrains seront endommagés par la construction de ces embranchements. La circulation des trains sur cee embranchements devra être strictement conforme à l'article 276 de la loi des chemins de fer. *Voir* ordonnance 12431.

2411. Etude de la question de protection du croisement du chemin de fer Grand-Tronc à la rue John, Aylmer, township de Malahide, comté d'Elgin, Ont. (Dossier 9437·411.)

Ordonannce rendue pour la protection des croisements par des barrières et des gardiens. Les barrières devront être érigées par la compagnie du chemin de fer pour le 12 décembre 1910, et fonctionner entre 7 a.m. et 7 p.m. Frais répartis comme suit: 10 pour 100 par la ville d'Aylmer, 10 pour 100 par le township de Malahide, 60 pour 100 par la compagnie du chemin de fer, et 20 pour 100 par le *Railway Grade Crossing Fund*. *Voir* ordonnance 12013.

2412. Requête de la ville de Wingham, Ontario, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada à construire un tunnel sous sa voie à la rue Joséphine, dans la ville de Wingham, Ont. (Dossier 9437·171.)

Ordonné que le croisement soit aux frais de la compagnie et sous la charge d'un gardien, qui devra être à son poste tous les jours depuis 6 heures a.m. jusqu'à 7 heures p.m. *Voir* ordonnance n° 12018.

2413. Requête de la Compagnie de chemin de fer Toronto, Niagara et Western, en vertu de l'article 167, demandant l'approbation du tracé revisé de sa ligne de chemin de fer depuis le village de Burlington jusqu'à la ville de Hamilton, dans le township de Nelson, comté de Halton, Ont., et les townships de Flamboro est et ouest, comté de Wentworth, Ont. Poteaux milliaires de 0 à 7·1. (Dossier 5588·5.)

Pas d'ordonnance rendue.

2414. Requête de la municipalité du comté d'Elgin, Ont., demandant une ordonnance à l'effet d'obliger la Compagnie du chemin de fer Tilsonburg, Lac Erié et Paci-

fique et la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à enlever les voies d'évitement et le poste d'aiguillage de la rue Bridge à Port-Burwell. (Dossier 15420.)

Ordonné que la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien enlève immédiatement l'aiguille de la rue Bridge dans le village de Port-Burwell. *Voir* ordonnance 12277.

2415. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo et du chemin de fer Grand-Tronc, en vertu de l'article 227, demandant l'autorisation de construire un tronçon de sa voie ou un embranchement entre la rue Wentworth sud et l'avenue Victoria sud, Hamilton, Ont., formant un raccordement entre les deux lignes. (Dossier 15469.)

Ordonnance faisant droit à la requête. *Voir* ordonnance 12022.

2416. Requête de la Compagnie de chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, en vertu des articles 221, 222, 223, 235 et 237, demandant l'autorisation de construire des lignes d'embranchement à travers l'avenue Grant, la rue Westworth, l'avenue Canford et l'avenue Sherman, dans la ville de Hamilton, Ont. (Dossier 14950.)

Ordonnance autorisant la construction de l'embranchement, sujet aux conditions énoncées dans l'ordonnance. *Voir* ordonnance n° 12249.

2417. Requête de la ville d'Hamilton, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger la Compagnie du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo de pourvoir à la protection des murs de soutènement construits par elle à l'extrémité est de son tunnel de la rue Hunter, dans la ville de Hamilton. (Dossier 15367.)

Cause rayée de la liste.

2418. Requête de la municipalité de la ville de Hamilton, en vertu de l'article 237, demandant l'autorisatoin de construire et de traverser la rue Cannon à travers l'embranchement de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, sur le lot 6, concession 2, township de Barton, maintenant dans la ville de Hamilton. (Dossier 14696.)

Ordonnance faisant droit à la requête; les frais seront payés par la municipalité de la ville de Hamilton. *Voir* ordonnance n° 11984.

2419. Requête de la ville de Hamilton, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger la Compagnie du chemin fer Grand-Tronc à construire et entretenir des barrières avec gardien à l'endroit où la ligne mère de la compagnie traverse l'avenue Sherman et la rue Lottridge, Hamilton, Ont. (Dossier 4552. Cause 1223.)

Ordonné que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc construise des barrières à travers l'avenue Sherman et la rue Lottridge et nomme un gardien pour les manœuvrer tous les jours entre 6.30 heures a.m. et 6.30 heures p.m.; les barrières devront être installées pour le 12 janvier 1911. Le chemin de fer Grand-Tronc est aussi autorisé à construire et à exploiter la voie au nord; les travaux devront être terminés pour le 12 octobre 1912. Ordonnance 11985 annulée. *Voir* ordonnance 12061.

2420. Requête de la *Hamilton and Toronto Sewer Pipe Co., Ltd.*, en vertu de l'article 226, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à construire une voie d'embranchement convenable depuis sa ligne mère entre Hamilton et Dundas jusqu'aux terrains de la *Hamilton and Toronto Sewer Pipe Co., Ltd.* (Dossier 15776.)

Ordonnance renvoyant la requête. *Voir* ordonnance 12298.

2421. Requête de la *Saraguay Electric and Water Company*, en vertu de l'article 246, demandant l'autorisation de traverser avec ses fils les voies de la *Montreal Terminal Railway Company* à la rue Préfontaine, Montréal, Qué. (Dossier 15026.)

Ordonnance faisant droit à la requête. *Voir* ordonnance n° 12240.

2422. Requête de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Quebec, en vertu de l'article 171, demandant une ordonnance à l'effet d'établir les termes, conditions et méthodes d'après lesquels l'exploitation des mines ou des carrières pourra être faite en dessous des voies et lignes du dit chemin de fer, traversant les lots 629,

630, 632, 647, 648 et 649, dans la paroisse de Beauport, comté de Québec. (Dossier 15593.)

Ordonnance renvoyant la requête.

2423. Requête de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, en vertu des articles 222 et 237, demandant l'autorisation de construire une voie de garage à partir d'un endroit sur son embranchement des Chaudières à l'est de la rue Lloyd à Ottawa, de là vers l'ouest sur et traversant la rue Lloyd jusqu'aux et sur les propriétés de la *Continental Bag and Paper Co., Ltd.*, à l'ouest de la rue Lloyd. (Dossier 14768.)

Ordonnance accordant la requête, sujette aux conditions énoncées dans l'ordonnance. *Voir* ordonnance n° 11979.

2424. Requête de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 29, demandant une ordonnance à l'effet d'amender l'ordonnance n° 9129, permettant d'établir un poste d'aiguillage et de sémaphore pouvant être manœuvrés à la main, et de placer un gardien de jour et de nuit au raccordement et pour signaler ses trains entrant dans la voie d'évitement ou en ressortant durant une période de trois mois à partir de la date de la dite ordonnance. (Dossier 10112.)

(NOTE.) Les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien se prononceront aux termes de l'ordonnance n° 11736.

Ordonnance rendue annulant l'ordonnance n° 11736. *Voir* ordonnance n° 11878.

2425. Requête du township de Paipoonge demandant une ordonnance à l'effet d'obliger la compagnie du chemin de fer C.-N. à fournir un croisement convenable de grand chemin à la voie d'évitement entre les lots n°s 3 et 4, concession B. (Liasse 15697.)

Ordonnance renvoyant la requête. Voir ordonnance 12883.

2426. Requête du township de Paipoonge, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger le C.-N. à fournir un croisement convenable de grand chemin à l'endroit où la ligne de la compagnie croise le chemin le long de la ligne divisant les lots n°s 5 et 6, concession B. (Liasse 15696.)

Ordonné que la Compagnie du chemin de fer C.-N. construise un croisement de grand chemin convenable à l'endroit en question, les travaux devant être terminés pour le 15 de mai 1911. Voir ordonnance n° 12709.

2427. Requête du township de Paipoonge, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger la Compagnie du chemin de fer C.-N. à fournir un croisement convenable de grand chemin à l'endroit ou près de l'endroit où la limite est du lot 8, concession 1 du dit township, croise la ligne du chemin de fer. (Liasse 11669.)

Ordonnance sujette aux termes de la convention entre le requiérant et la compagnie du chemin de fer, daté du 8 octobre 1909, obligeant la compagnie du chemin de fer à fournir un croisement convenable de grand chemin à l'endroit ou près de l'endroit où la limite est du lot 8, concession 1, dans le dit township, croise la ligne du chemin de fer. Voir ordonnance n° 12078.

2428. Requête de la ville de Port-Arthur, demandant un croisement à la rue Nelson, dans cette ville, sur la ligne principale du chemin de fer Pacifique-Canadien. (Liasse 14613.)

Ordonnance autorisant la ville de Port-Arthur à construire un croisement de chemin public sur les voies de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur les rues Nelson et Clavet. Le coût de la construction du croisement, du terrassement, planchéiage et de l'entretien du croisement, etc., sera payé par la requérante. Voir ordonnance n° 12083.

2429. Requête du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de construire son chemin de fer le long de l'avenue Empire et de la rue Hardisty, dans la ville de Fort-William, Ont. (Audition ajournée.) (Liasse 1519-22.)

Ordonnance permettant à la requérante de construire sa ligne de chemin de fer sur la rue Hardisty, sujet aux conditions énoncées dans l'ordonnance. Voir ordonnance n° 12433.

2430. Requête du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, en vertu de l'article 221, demandant l'autorisation de construire des lignes d'embranchement ou voies de garage conduisant à sa ligne mère ou y aboutissant à Fort-William. (Liasse 13405.)

Ordonnance refusant la requête. Voir ordonnance 12124.

2431. Requête de la ville de Fort-William, Ont., en vertu de l'article 227, demandant l'autorisatiron de traverser avec son tramway l'embranchement du chemin de fer Pacifique-Canadien connu sous le nom de voie de service Copp, au niveau de l'avenue Syndicate, Fort-William. (Liasse 15658.)

Ordonnance renvoyant la requête. Voir le jugement du commissaire en chef daté du 9 novembre 1910. Appendice " C ".

2432. Requête de la ville de Fort-William, en vertu de l'article 227, demandant l'autorisation d'établir un passage à niveau de son tramway sur le tronçon industriel de la *Fort-William Terminal Railway and Bridge Co.* (P.-C.), qui conduit de la ligne mère aux emplacements industriels du tronçon en dedans des rues May, Christina, Sprague et Syndicate, sur l'avenue Syndicate. (Liasse 15657.)

Ordonnance autorisant la requérante de traverser le dit tronçon de la *Fort-William Terminal Railway and Bridge Co.* Les frais du croisement seront payés par la *Fort-William Terminal Railway and Bridge Co.* Les tramways de la requérante et les trains de la compagnie de chemin de fer devront subir un arrêt complet avant de traverser. Voir ordonnance n° 12075.

2433. Plainte de Kelly et Close contre le tarif minimum exigé par les chemins de fer pour les wagons chargés de billes et de pilots, tarif que l'on prétend être excessif comparé au tarif minimum exigé pour les wagons remplis de bois. (Liasse 15355.)

Ordonnance renvoyant la requête. Voir ordonnance 13216.

2434. Requête de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, demandant une ordonnance à l'effet de l'autoriser à enlever la voie de garage Sylvester, sur l'avenue Victoria, immédiatement au sud de la rue Kent, Lindsay, Ont.

Ordonnance autorisant la compagnie requérante à enlever la voie de garage connue sous le nom de voie de garage Sylvester, rue Victoria, sur une distance de 66 pieds depuis la rue Kent. Voir ordonnance n° 11989.

2435. Requête de la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu des articles 176, 222 et 237, demandant l'autorisation de faire circuler ses trains sur l'embranchement de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc conduisant aux terrains de la *Horseshoe Quarry Company,* sur le lot 21, concession 17, township de Blanchard, comté d'Oxford (ville de Sainte-Marie); aussi demandant l'autorisation de construire un embranchement pour la *Horseshoe Quarry Co., Ltd.,* à partir d'un endroit sur le lot 21, concession 7, township de Blanchard, comté d'Oxford (ville de Sainte-donnance n° Marie, se rattachant à l'embranchement de chemin de fer Grand-Tronc à la carrière *Horseshoe.* (Dossier 14937.)

Ordannance autorisant la compagnie requérante à faire circuler ses trains sur l'embranchement du chemin de fer Grand-Tronc jusqu'aux terrains de la *Horseshoe Quarry Co.,* d'après les termes convenus entre les deux compagnies de chemin de fer et autorisant la construction de l'embranchement. (Voir ordonnance n° 12391.

2436. Requête de Henry Pratt, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à établir et construire un passage convenable de ferme à l'endroit où son chemin de fer traverse la ferme du requérant dans la moitié ouest du lot 6, concession 7, township de Vespra, comté de Simcoe, Ont. (Liasse 10530.)

Ordonné que sur le paiement de $30 par le requérant à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, la compagnie établisse un passage convenable de ferme. Ordonnance n° 11991.

2437. Requête de la ville de Sainte-Marie, Ont., demandant un système mutuel d'aiguillage entre les chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien à leur raccordement à Sainte-Marie, Ont. (Liasse 6713-8.)

Ordonné que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc construise à ses propres frais une voie de transfert, et que la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien établisse seulement le raccordement entre son embranchement industriel et la voie d'échange. Les travaux devront être terminés pour le 15 mai 1911. Voir ordonnance n° 12729.

2438. Etude de la question de protection au croisement du chemin de fer Grand-Tronc dans le village de Palgrave, township d'Albion, Ont. (Liasse 9437.501.

Ordonnance renvoyant la requête. Voir ordonnance n° 12309.

2439. Considération de la question de protection à l'embranchement de la Compagnied u chemin de fer Grand-Tronc du Canada à la ligne de base près de la jonction Whitby, Ont. (Audition ajournée.)

Par d'ordonnance rendue.

2440. Requête de la *Gas Consumers Company* de Toronto, en vertu de l'article 250, demandant l'autorisation de placer un tuyau principal de 16 pouces pour le gaz sous les voies du chemin de fer Grand-Tronc à l'avenue Ellis, Toronto. (Liasse 15174.)

Ordonnance accordant la requête. Voir ordonnance n° 12611.

2441. Requête de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, demandant l'autorisation de construire le prolongement projeté de la voie de garage à travers le chemin Muskoka, dans le village de Washago, township d'Orillia-Nord, comté de Simcoe. (Liasse 9188.33.)

Ordonnance accordant la requête. Voir l'ordonnance n° 12036.

2442. Etude de la question de protection du passage à niveau de la rue Elizabets, Toronto-Jonction, par le chemin de fer Pacifique-Canadien. (Audition ajournée.) (Liasse 9437.155.)

Ordonnance stipulant que le croisement soit protégé par un tunnel qui sera construit aux frais de la compagnie de chemin de fer pour le 13 octobre 1911, sujet à certaines conditions énoncées dans l'ordonnance: 20% du coût de construction du tunnel, n'excédant pas $5.000.00, seront payés par le *Railway Grade Crossing Fund.* Voir ordonnance n° 12050.

2243. Requête de la Compagnie Shields et Helmer, marchands de charbon d'Oakville, comté de Halton, en vertu de l'article 28, demandant une ordonnance à l'effet d'annuler l'ordonnance n° 10046, datée du 22 mars 1910, laquelle décrétait l'enlèvement de la ligne d'embranchement du chemin de fer construit en vertu de l'ordonnance n° 7706, et la rescision de la dite ordonnance 7706. (Liasse 11154.)

Jugement du commissaire en chef, à l'effet que l'ordonnance de la Commission décrétant l'enlèvement du tronçon soit immédiatement mis à exécution. La suspension des procédures décrétée le 29 de juin 1910 est levée, et l'ordonnance du 22 mars entre en vigueur.

2444. *Re* le pont élevé dans la ville de Toronto, à travers le *Don Improvement* et les voies des compagnies de chemin de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc.

Note.—La Commission considérera la question de la répartition des frais. (Liasse 1621.)

Pas d'ordonnance rendue, l'affaire devra être conduite de la manière dont la Commission a d'abord réparti les frais. Les compagnies de chemins de fer ne seront pas appelées à contribuer, grâce à la découverte subséquente du fait que le vieux pont ne pouvait être utilisé.

Si à la fin il y a quelque malentendu ou difficulté à régler l'affaire, l'une ou l'autre des parties intéressées pourra s'adresser à la Commission.

2445. Requête de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu des articles 222 et 237, demandant l'autorisation de construire des lignes d'embranchement à partir d'endroits situés sur les voies de la gare Union, près de la rue Bathurst,

dans la ville de Toronto, louée à la compagnie requérante pour des fins de chemin de fer, située à l'est du prolongement de la rue John, et au sud de la rue Lake, et de traverser au moyen des dites lignes d'embranchement le grand chemin ou ses prolongements, ou la réserve de chemins cinnus sous les noms d'avenue Spadina, rue John et rue Lake, Toronto. (Liasse 13978).

Jugement réservé en attendant la décision du Conseil Privé dans la cause en appel *re* viaduc de Toronto.

2446. Requête de la *Michigan Sugar Company,* en vertu des sections 315 et 317, etc., demandant une ordonnance à l'effet d'obliger la Compagnie du chemin de fer Chatham, Wallaceburg et Lake Erié à se contenter d'accepter des prix raisonnables pour le transport des betteraves à sucre, et d'empêcher cette compagnie de chemin de fer de faire des distinctions injustes au détriment de la *Michigan Sugar Company* ou de toutes autres personnes ou compagnies. (Liasse 15182).

Ordonnance renvopant la requête et décrétant que tout tarif commun s'appliquant au transport de ses produits expédiés durant l'année 1911, à partir d'endroits situés sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Chatham, Wallaceburg et Lac-Erié, entre Michigan et Crosswell, plus élevé que le tarif commun maintenant en vigueur, soit produit et publié avant de pouvoir être mis en vigueur, pas plus tard que le 17 mai 1911.

2447. Plainte d'Edward Bayly, de Toronto, Ont., au nom de Melle Ethel A. Bayly, à propis du tarif exigé par la Compagnie de Téléphone Bell pour le téléphone dans sa maison, 28 rue Rose, Toronto. (Liasse 3574.20).

Ordonnance refusant la requête. (Voir ordonnance n° 12037).

2448. Plainte de R. F. Segworth, Toronto, contre la Compagnie de Téléphone Bell, qu'il accuse d'avoir discontinué son service. (Liasse 3574.16).

Plainte retirée.

2449. Requête de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de construire une seconde voie ferrée traversant toutes les rues et réserves de chemins entre les concessions 4 et 5, township d'Etobicike; et l'autorisation d'exhausser le terrassement de la rue Dundas et des voies de la *Toronto and Suburban Electric Railway Co.,* sur ce terrassement sur un parcours d'à peu près six cents pieds. (Liasse 15775.)

Ordonnance accordant la requête. Voir ordonnance n° 12031.

2450. (1) Requête de la Compagnie du chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal, en vertu de la loi des chemins de fer, demandant l'approbatiin du tarif réglementaire pour le transport des voyageurs sur son chemin de fer à trois sous par mille, avec un tarif minimum de cinq sous par place, sujet aux prix spéciaux des places, s'il en est, qui pourraient être en vigueur dans tout district traversé par la compagnie en vertu de la convention intervenue entre la compagnie et les autorités municipales de ces districts. (Liasse 6136.)

Ordonnance refusant la requête, mais enjoignant à la compagnie requérante de produire pour être approuvé par la Commission, pas plus tard que le 15 février 1911, un tarif réglementaire pour le transport des voyageurs, spécifiant un prix maximum de 2½ sous par mille devant être exigé sur la ligne existante de la compagnie de chemin de fer.

2351. (2) Requête de la Compagnie du chemin de fer *Montreal Terminal,* en vertu de de la loi des chemins de fer, demandant l'approbation de son projet de tarif réglementaire pour le transport des voyageurs sur ses voies ferrées à trois sous par mille, avec un tarif minimum de 5 sous, sujet aux prix spéciaux qui pourraient être en vigueur dans tout district traversé par la compagnie en vertu d'une convention intervenue entre la compagnie et les autorités municipales de ces districts. (Liasse 6262).

Ordonnance renvoyant la requête, mais obligeant la compagnie requérante à produire, pas plus tard que le 15 février 1911, pour être approuvé par la Commission, un tarif réglementaire pour le transport des voyageurs, spécifiant un prix maximum de 2½ sous par mille qui devra être exigé sur les lignes existantes de la compagnie.

2452. Requête de l'*Empire Refining Company,* de Wallaceburg, en vertu de l'article 284, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger la *P.M.R.R. Co.* et le *C.W. & L.E. Ry.* de pourvoir à un équipement de wagons-réservoirs suffisants et convenables pour le transport de ses produits fabriqués. (Dossier 14025).

Pas d'ordonnance rendue.

2453. Requête de Thos. Brookes, d'Ottawa, protestant contre les prix exigés par la Cimpagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour le transport de l'écorce depuis la station de Lowe jusqu'à Chelsea inclusivement, et les points intermédiaires jusqu'à Kingston, Ont. (Liasse 15031.)

Ordonnance renvoyant la requête. Le commissaire Mills dissident.

2454. Requête du chemin de fer C.-N.-O., en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de traverser le chemin public sur le lot 410, rang est de la rivière du Nord, paroisse de Saint-André, Qué. (Liasse 2342.20.)

Ordonné de faire droit à la requête.

2455. Requête de la Compagnie C.-N.-O., demandant l'autorisation de raccorder ses lignes et voies avec les lignes et voies du chemin de fer N.-Y. et Ottawa, près d'Ottawa, township de Nepean, au moyen d'une voie de transfert. (Liasse 2342-19).

Ordonnance faisant droit à la requête, mais sujette aux termes du consentement produit par la ville d'Ottawa. Voir ordonnance n° 12751.

2456. Requête de la Compagnie du chemin de fer C.-N.-O., demandant l'autorisation de joindre ses lignes et voies, au nord du chemin Hurdman, avec les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien, au sud du chemin Hurdman, près d'Ottawa, au moyen d'une voie de transfert. (Liasse 2342.21.)

Requête retirée.

2457. Requête de la Compagnie du chemin de fer C.-N.-O., en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de traverser au moyen de sa voie au chemin Hurdman le lot F, concession D, township de Nepean, poteau-milliaire 57-08, à l'ouest de Hawkesbury. (Liasse 10898).

Ordonnance autorisant le chemin de fer C.-N.-O. à traverser le chemin Hurdman pour le transport de marchandises seulement, sujet aux conditions énoncées dans l'ordonnance. Ordre de limiter l'exploitation au 1er décembre 1912, à laquelle date la compagnie requérante devra enlever ses voies sous peine d'amende de $100 par jour, pour chaque jour que la compagnie sera en défaut après cette date. Voir ordonnance n° 12723.

2458. Etude des mérites des différents signaux en usage aux croisements de chemins de fer. (Liasse 15382.)

Ordonnance approuvant les devis pour un signal à sonnerie électrique aux croisements des grandes routes tel qu'énoncé dans les présentes. (Voir ordonnance générale n° 12915.)

2459. Etude du projet d'ordonnance relatif au placement des outils d'urgence dans les voitures de voyageurs, wagons-poste, fourgons à bagages et fourgons de messageries. (Liasse 7834.)

Ordonné, que toutes les compagnies de chemins de fer relevant de la législation ou du gouvernement du Canada, pourvoient leurs wagons-dortoirs, wagons-réfectoires, fourgons à bagages, wagon-poste et wagons de messagerie des outils d'urgence, consistant en un marteau, une hache et une scie. Les wagons devront être ainsi équipés le ou avant le 1er avril 1911. Amende de $25 par jour pour négligence de se conformer à l'ordonnance de la Commission. (Voir ordonnance n° 12206.)

2460. Etude de la résolution du conseil fédéral de législation de la Fraternité Internationale des Mécaniciens de Locomotives, datée du 8 avril 1910. (Liasse 1750, Part. III.)

Ordonnance révoquant l'ordonnance n° 5888, et la remplaçant par l'ordonnance n° 12225.

2461. Requête de W. H. Bolton, F. W. Wilson et autres, demandant une ordonnance à l'effet d'amender, modifier ou rescinder l'ordonnance datée du 29 juin 1910,

relative au tunnel sous le chemin de fer Pacifique-Canadien à travers la rue Cornélia à Smith's-Falls, et le pont à tablier inférieur à la rue George. (Liasse 9437.109.)

Ordonnance renvoyant la requête. Voir ordonnance n° 10351.

2462. Requête du township de Sandwich-Est, en vertu des articles 252 et 253, demandant une ordonnance à l'effet d'autoriser la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à permettre au dit township de construire un drain sur l'emplacement de sa voie à partir de la Décharge Parent, entre les lots 143 et 144, concesion 1, parallèlement à son chemin de fer vers l'ouest jusqu'à la Petite-Rivière. (Liasse 15665.)

Ordonnance renvoyant la requête.

2463. Plainte des habitants de Kingsville, Cottam et Essex, Ont., alléguant qu'il y a distinction injuste en ce qui concerne le prix de transport des voyageurs sur le chemin de fer W.E. et L.S. (Liasse 14534.)

Ordonné que la distinction dont on se plaint relativement aux prix de transport entre Cottam et Essex et Cottam et Kingsville soit ajustée en augmentant le prix d'aller entre Cottam et Essex de 10 sous à 15 sous, et en réduisant le prix d'aller entre Cottam et Kingsville de 20 sous à 15 sous. Voir ordonnance de la Commission n° 12308.

2464. Etude de la question d'approbation du tarif réglementaire de transport des marchandises du chemin de fer Kaslo et Slocan, G.N.C.R.C. N° 714.

(Note). La compagnie du chemin de fer sera requise de démontrer pourquoi ce tarif ne pourrait être sur les mêmes bases que celui du chemin de fer Pacifique-Canadien depuis Arrow-Lake jusqu'à Sandon, connu sous le nom de chemin de fer Nakusp et Slocan. (Liasse 1068.1.)

Ordonné que le dit tarif réglementaire de fret des Compagnies de chemins de fer Crows-Nest, Southern, Manitoba, Great-Northern, Bedlington et Nelson, soit approuvé. Voir ordonnance 11170.

2465. Requête de la Compagnie de radiotélégraphie Marconi, demandant l'approbation de son tarif. (Liasse 10041-13.)

Ordonné que le dit tarif de la compagnie requérante, C.R.C. n° 4 et C.R.C. n° 5, soit approuvé. Voir ordonnance n° 12955.

2466. Requête des Compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien, Great-North-Western, Canadian-Northern, North-American, Western-Union et Anglo-American Telegraph, White-Pass et Yukon-Nord et Marconi Wireless Telegraph, demandant l'approbation des formules dont elles se servent pour transmettre et recevoir des dépêches, produites en vertu de l'ordonnance de la Commission n° 9777, datée le 31 mars 1910. (Dossier 13622.)

Ordonné que les formules de contrat dont se servent les compagnies, sujettes à la juridiction de la Commission, pour transmettre et recevoir les dépêches, produites pour être approuvées en vertu de l'ordonnance n° 9777, datée du 31 mars 1910, soient approuvées jusqu'au 9 mai 1911, ou jusqu'à nouvel ordre de la part de la Commission. Voir ordonnance n° 12475.

2467. Plainte de la *Blaugas Company of Canada Ltd.*, à propos de la classification du prix de transport de son gaz. (Liasse 15814.)

Ordonnance renvoyant la requête. Voir ordonnance n° 13289. Voir aussi le jugement du commissaire Mills dans l'appendice " C ".

2468. Requête du chemin de fer Grand-Tronc, en vertu de l'article 178, demandant l'autorisation de prendre une pièce de terre nécessaire à l'érection d'une rotonde à Richmond, P.Q. (Liasse 16022.)

Ordonnance accordant la requête.

2469. Requête de la Compagnie du chemin de fer C.N.O., en vertu de l'article 233, demandant l'autorisation de construire un pont sur la rivière Moira, dans la ville de Belleville, Ont. (Liasse 3878-310.)

Ordonnance autorisant le chemin de fer C.N.O. de construire un pont sur la rivière Moira, à Belleville, tel qu'indiqué sur le plan soumis à la Commission, excepté

que le nombre de piles dans la rivière soit réduit de sept à cinq, et le nombre des arches de huit à six. Chaque arche ayant une longueur de 86 pieds 6 pouces. Voir ordonnance de la Commission n° 12222.

2470. Plainte de Alex. Paquette, de la paroisse de Saint-Sauveur, alléguant que le chemin de fer C.N.Q. ne lui accorde qu'un seul croisement de ferme, et en demandant une autre en face du chemin privé. (Liasse 5814.)

Ordonné que la compagnie de chemin de fer construise un croisement de ferme avant le 15 mai 1911. Voir ordonnance n° 12451.

2471. Requête de Wm. Raymond, de Sainte-Agathe des Monts, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger le chemin de fer Pacifique-Canadien à établir un croisement de ferme sur le lot 36, rang 10, township de Morin, comté de Terrebonne. (Liasse 15728.)

Ordonnance renvoyant la requête, les parties en étant venues à un arrangement pour l'achat et la vente du terrain en question. Voir ordonnance n° 12444.

2472. Requête d'Alphonse Hérous, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger le chemin de fer Pacifique-Canadien à construire un autre croisement sur sa ferme, lot 417, paroisse de Saint-Maurice, comté de Champlain. (Liasse 15010.)

Ordonnance renvoyant la requête. Voir ordonnance n° 13445.

2473. Requête d'Hormidas Leblanc, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger le chemin de fer Pacifique-Canadien à lui permettre de se servir du croisement de ferme sur le lot 323, paroisse de Saint-Jérome, Qué. (Liasse 15266.)

Requête retirée, les parties se sont entendues à l'amiable.

2474. Plainte du village de Saint-Pierre, Qué., relativement à la fermeture proposée de la rue Simplex par le chemin de fer Grand-Tronc. (Liasse 14813.)

Ordonnance stipulant que les municipalités de la ville de Lachine, de la paroisse de Lachine et de Montréal-Ouest, soient ajoutées comme parties à la requête et fournissent à la Commission un plan indiquant les croisements existants, tant publics que privés, dans leurs municipalités respectives, sur les voies du chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal et du chemin de fer Grand-Tronc, pour le 15 mars 1911. Ordonnance n° 12886.

2475. Plainte de la municipalité du comté d'Iberville, concernant le cours d'eau sur le lot 120 du cadastre officiel de la paroisse de Saint-Alexandre, appartenant à Prosper Marcoux, sur le chemin de fer C.V. (Liasse 13113.)

Ordonnance prolongeant jusqu'au 1er juillet 1911 le délai accordé pour l'achèvement des travaux. Les compagnies de chemins de fer devront produire des plans et devis pour le pont le ou avant le 1er février 1911. Après l'approbation des plans par la Commission, la compagnie du chemin de fer devra construire le drain pour le 1er juillet 1911. Voir ordonnance n° 12446.

2476. Requête au nom de la ville de Farnham, Qué., demandant l'approbation de l'aqueduc sous la voie de l'embranchement du chemin de fer Standard, Sheffard et Chambly du C.V., dans la ville de Farnham, aqueduc dont la ville pourra se servir pour son matériel de force motrice hydro-électrique. (Liasse 15801.)

Requête retirée de consentement mutuel.

2477. Etude de la question de protection du croisement de la grande route d'Eaton-Corner connu sous le nom de chemin Principal, paroisse d'Eaton, comté de Compton, sur le chemin de fer Maine-Central. (Liasse 9437.541.)

Ordonnance obligeant la compagnie de chemin de fer de transporter le paraneige en question à l'endroit qui sera indiqué par l'ingénieur de la Commission, et d'installer et entretenir une sonnerie électrique au croisement. Les travaux devront être terminés pour le 1er juillet 1911, 20 pour 100 du coût devront être payés par la *Railway Grade Crossing Fund.* Voir ordonnance n° 12448.

2478. Etude de la question de protection au passage à niveau du chemin de fer à l'extrémité est de la gare de Windsor-Mills, comté de Richmond, P.Q. (Liasse 9437-361.)

Ordonnance ajoutant la *Canadian Paper Co.* comme partie dans la cause. Audition ajournée jusqu'à ce que la compagnie ait eu l'occasion de produire une réponse.

2479. Etude de la question de protection du croisement de l'avenue Maple, dans la ville de Mégantic, comté de Compton, Qué., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien. (Liasse 9437.494.)

Pas d'ordonnance rendue.

2480. Requête de la ville de Notre-Dame de Grâce, district de Montréal, Qué., en vertu de l'article 29, demandant une ordonnance à l'effet d'amender l'ordonnance n° 8208, du 14 septembre 1909, et autorisant la *Montreal Park and Island Railway Co.* de modifier le parcours de sa voie sur la rue Notre-Dame, dans la ville de Notre-Dame de Grâce, et d'approuver un arrangement entre le chemin de fer Grand-Tronc, la *Montreal Park and Island Railway Co.* et la *Montreal Street Railway.* (Audition ajournée.) (Dossier 6023.3.)

Ordonnance rendue, adjoignant la ville de Montréal comme partie à la demande. Audition ajournée jusqu'aux prochaines séances de la Commission, à Montréal.

2481. Etude des mesures à prendre pour protéger le public au croisement de la protection à apporter à la traversée à niveau de la voie du Pacifique-Canadien à l'endroit connue sous le nom d'avenue du Pacifique, Saint-Louis du Mile-End, Qué. (Dossier 9437.584.)

Ordonnance accordée, adjoignant la ville de Montréal comme partie, et obligeant le chemin de fer Pacifique-Canadien à placer immédiatement un gardien de jour et un autre de nuit au dit croisement, et à déposer, le ou avant le 1er février 1911, des plans indiquant l'endroit où les barrières devront être installées le 1er juin 1911. Après l'érection des barrières, le coût du fonctionnement et de l'entretien des barrières devant être payé d'abord par le chemin de fer Pacifique-Canadien, lequel sera remboursé par la ville de Montréal, en vertu d'une entente entre la ville et la compagnie du chemin de fer datée du 14 mars 1900. Voir ordonnance n° 12434.

2482. Pétition des habitants de la Pointe-aux-Trembles, Qué., concernant l'installation, le service et les prix de transport de la Compagnie du chemin de fer C.N.Q. (Dossier 12889.)

Ordonnance obligeant la compagnie à construire un quai de 150 pieds de longueur et une salle d'attente pas plus tard que le 15 février 1911. Ordonné de plus que la Pointe-aux-Trembles soit une station d'arrêt régulière pour les trains locaux. L'ordonnance entrera en vigueur pas plus tard que le 15 février 1911. *Voir* ordonnance n° 12541.

2483. Plainte de la municipalité de la paroisse de Sainte-Martine, concernant l'insuffisance des installations fournies par le chemin de fer Grand-Tronc entre Sainte-Martine et Beauharnois, Qué. (Dossier 15306.)

Ordonnance obligeant la compagnie à faire circuler trois fois par semaine un train de voyageurs entre Sainte-Martine et Beauharnois, à ériger une station convenable, et à maintenir un agent à Beauharnois. La station devant être terminée le 1er mars 1911. *Voir* ordonnance n° 12504.

2484. Requête de la *Quebec Ry. Light, Heat & Power Co.,* demandant l'approbation du tracé choisi pour la construction d'une ligne d'embranchement partant de où près de Beauport-Station, et s'étendant vers le nord-est jusqu'au village de Montmorency. (Dossier 15243.)

L'avocat des requérants s'engageant à fournir un accès facile depuis le chemin de Beauport jusqu'à la voie ferrée de la compagnie. Demande accordée tel que recommandé par l'ingénieur de la Commission, après modification de la ligne " E " sur le plan produit. La compagnie requérante devant fournir un nouveau plan à l'approbation de la Commission.

2485. Requête du chemin de fer C.N.O., en vertu de l'article 227, demandant l'autorisation d traverser la voie de la *Montreal Park & Island Ry.*, près du Saut-aux-Récollets, Qué. (Audition ajournée.) (Dossier 2342.4.)

Biffée de la liste.

2486. Requête du chemin de fer C.N.O., en vertu de l'article 227, demandant l'autorisation de traverser la voie de la *Montreal Park and Island Ry.*, près de Cartier-d'arrêt plus convenables. (Dossier 12072.2.)

Biffée de la liste.

2487. Requête du village de Montréal-Sud, demandant une ordonnance obligeant la *Montreal & Southern Counties Ry.* à remettre en leur état primitif les grandes routes du village, et à donner aux voyageurs un service convenable et des stations d'arrêts plus convenables. (Dossier 12072.2.)

Ordonnance accordée, obligeant la compagnie à améliorer son service dans le sens demandé.

2488. Requête de la ville de Montréal-Ouest, en vertu de l'article 237, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger le chemin de fer Pacifique-Canadien à ériger et entretenir, à ses frais, des barrières avec gardiens de jour et de nuit au croisement de l'avenue Westminster.

(NOTE). On s'occupera de la répartition du coût. (Dossier 9437.563.)

Ordonnance accordée, obligeant la compagnie à installer les barrières le 15 juin 1911. Mode de paiement: 20 pour 100 à même le fonds des passages à niveau des chemins de fer, et le reste devant être payé par la compagnie. La requérante devant payer 15 pour 100 des dépenses d'installation et d'entretien des barrières, et maintenir un gardien nuit et jour au croisement. Ordonnance n° 11870 rescindée. *Voir* ordonnance n° 12447.

2489. Requête de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu des articles 222 et 227, demandant l'autorisation de construire un embranchement et une voie d'évitement pour relier la voie de la dite compagnie à la voie de la *Montreal Terminal Railway,* à l'intersection des rues Forsythe et Moreau, à Montréal, au parc d'Hochelaga. (Dossier 15822.)

Requête retirée.

2490. Requête de James Robertson et Cie, lim., demandant l'autorisation de traverser les terrains et la ligne-mère du chemin de fer Grand-Tronc et du chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal, à peu de distance à l'ouest de la station de Montréal-Ouest. (Dossier 15470.)

Pas d'ordonnance rendue. Les parties s'efforceront d'en arriver à un arrangement à l'amiable.

2491. Requête de la Compagnie du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve, en vertu de l'article 227, demandant l'autorisation de traverser la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue Iberville, Montréal. (Dossier 14329.2.)

Demande retirée.

2492. Requête de la ville de Montréal, demandant une ordonnance rescindant et annulant une ordonnance de la Commission datée du 2 novembre 1907 (ordonnance n° 3860), obligeant le chemin de fer Grand-Tronc à construire des embranchements du côté nord du viaduc de l'aqueduc de Montréal. (Dossier 3798, cause 2397.)

Requête en suspens. Liberté est laissée à la ville de s'adresser à la Commission, si elle le juge nécessaire, pour demander que la cause soit inscrite pour audition.

2493. Requête de la ville de Montréal, en vertu des articles 59, 237, 238 et 254, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger le chemin de fer C.N.Q. à établir des barrières convenables et à maintenir un gardier sur les côtés nord et sud de son passage à travers la rue Moreau, et de l'obliger en outre à paver la partie de la dite rue Moreau, occupée par la voie de la compagnie, sur une largeur de 18 pouces de chaque côté des voies nord et sud de la compagnie. (Dossier 15836.)

2494. Requête de la ville de Montréal, en vertu des articles 59, 237, 238 et 254, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger le chemin de fer C.N.Q. à transporter ses barrières du côté nord de l'emplacement de sa voie rue Désiré au côté nord de la rue Duquette, et de l'obliger en outre à paver et maintenir en bon état la partie de la dite rue Désiré traversée par sa voie, le pavage devant avoir une largeur de 18 pouces de chaque côté de l'emplacement de sa voie. (Dossier 16157.)

Ordonnance rendue, enjoignant à la compagnie à clôturer sa propriété et ses voies ferrées au terminus d'Hochelaga, et à installer des barrières aux rues Moreau et Préfontaine, et à la rue Saint-Germain. La compagnie devant produire les plans le 15 janvier 1911, et les travaux devant être terminés le 15 juin 1911. La ville de Montréal devant payer 30 pour 100 des dépenses d'entretien et de fonctionnement. Voir ordonnance n° 12456.

2495. Requête de la ville de Montréal, en vertu des articles 59, 237, 238 et 254, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger le chemin de fer C.N.Q. à établir des barrières convenables et à maintenir un gardien sur les côtés nord et sud de l'emplacement de la voie de la compagnie à travers la rue Saint-Germain, et de l'obliger en outre à payer et entretenir en bon état la partie de la rue Saint-Germain traversée par les voies de la compagnie, le pavage devant avoir une largeur de 18 pouces de chaque côté des voies nord et sud. (Dossier 16158.)

Ordonné que la compagnie clôture ses propriétés et ses voies ferrées au terminus d'Hochelaga, et installe des barrières aux rues Moreau et Préfontaine et à la rue Saint-Germain, la compagnie devant déposer des plans le 15 janvier 1911, et les travaux devant être terminés le 15 juin 1911. La ville de Montréal devant payer 30 pour 100 du coût d'entretien et de fonctionnement. *Voir* ordonnance n° 12456.

2496. Requête de la ville de Montréal, en vertu des articles 59, 237, 238 et 254, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger le chemin de fer C.N.Q. a fournir à ses propres frais et dépens des clôtures convenables des deux côtés de l'emplacement de sa voie à travers le parc d'Hochelaga, Montréal. (Dossier 16159.)

Ordonné que la compagnie clôture ses terrains et voies ferrées au terminus d'Hochelaga, et installe des barrières aux rues Moreau et Préfontaine et à la rue Saint-Germain, la compagnie devant produire des plans le 15 janvier 1911, et les travaux devant être terminés le 15 juin 1900. La ville de Montréal devant payer 30 pour 100 des dépenses d'entretien et de fonctionnement. *Voir* ordonnance n° 12456.

2497. Requête du chemin de fer C.N.Q., en vertu des articles 178, 237 et 284, demandant l'autorisation d'agrandir ses parcs à Hochelaga, Montréal; de traverser la rue Marlborough, et de faire l'acquisition de nouveaux terrains, lots 106 et 107, rue Stadacona, et lot 105, rue Marlborough. (Dossier 15558.)

Ordonnance refusant la demande. *Voir* ordonnance n° 2836.

2498. Requête du chemin de fer C.N.Q., en vertu de l'article 317, demandant l'autorisation de l'agrandissement projeté de ses parcs de la rue Moreau, à Montréal, et une ordonnance à l'effet d'obliger la ville de Montréal à fermer la rue Robillard. (Dossier 15001.)

Ordonnance rendue approuvant les plans datés du 28 juin 1910, indiquant l'agrandissement projeté des parcs de la compagnie. La demande de fermer la rue Robillard est refusée. *Voir* ordonnace n° 12840.

2499. Requête de la Compagnie de téléphone Saint-Maurice et Champlain, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger la Compagnie de téléphone de Portneuf à se conformer à l'entente conclue entre les deux compagnies. (Dossier 5152.)

Ordonnance rendue renvoyant la demande. *Voir* ordonnance n° 12840.

2500-2501. Requête de Daniel McManamy, Sherbrooke, P.Q., demandant une ordonnance à l'effet d'obliger le chemin de fer Grand-Tronc de cesser d'empiéter sur sa propriété au moyen de sa voie de garage adjacente à sa propriété sur le côté nord de la rue King, lot 245-1, à remettre celle-ci dans l'état où elle était avant le 28

octobre dernier, et à fournir un service de garage convenable pour le transport des marchandises aux bâtiments érigés sur ce lot. (Dossier 16112.)

Ordonnance annulant injonction accordée le 10 novembre 1910, aux termes et conditions y énoncés. *Voir* ordonnance n° 12455.

2502. Plainte du service impérial de la Presse, Montréal, Qué., alléguant que la Compagnie du télégraphe P.-C. lui demande un prix excessif pour les dépêches, et exige le plein tarif commercial de jour au lieu du tarif de la Presse. (Dossier 10041·4.)

Pas d'ordonnance rendue. Les parties consentant à régler le différend entre elles.

2503. Requête du chemin de fer C.-N., en vertu de l'article 159, demandant l'approbation du tracé à partir de Stewartwyn en allant vers l'ouest. (Dossier 15321.)

Requête retirée.

2504. Requête du township de Nepean, en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de construire un croisement à l'avenue Magee, township de Nepean, à travers la voie du tramway électrique d'Ottawa.

Ordonnance rendue renvoyant la requête.

2505. Requête du township de Nepean, en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de construire un croisement à la rue Strathcona, township de Nepean, à travers l'*Ottawa Electric Ry.*. (Dossier 16109.)

Ordonnance rendue accordant la demande à condition que le croisement de la ferme Magee soit fermé. *Voir* ordonnance n° 12487.

2506. Requête du chemin de fer C.N.O., en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de détourner et de construire ses voies ferrées en travers du chemin public connu sous le nom de "Stanley-Avenue", à Junction-Gore, township de Gloucester, comté de Carleton. (Dossier 3778·311.)

Ordonnance accordant la demande. *Voir* ordonnance n° 12721.

2507. Requête du chemin de fer C.N.O., en vertu de l'article 228, demandant l'autorisation de construire une voie de correspondance reliant le chemin de fer C.N.O., au nord du chemin Hurdman, avec le chemin de fer O.N.Y., au sud du chemin Hurdman, à Ottawa, au poteau milliaire 57.7 à l'ouest de Hawkesbury, Ont. (Dossier 2342·19.)

Ordonnance accordant la demande. *Voir* ordonnance n° 12751.

2508. Requête du chemin de fer C.N.O., en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de traverser le chemin Hurdman à Ottawa, au moyen d'une voie de correspondance reliant le chemin de fer C.N.O. au chemin de fer P.-C., au poteau milliaire 57·8 à l'ouest de Hawkesbury, Ont. (Dossier 10898.)

Ordonnance accordant la demande, sujette aux conditions énoncées dans l'ordonnance. *Voir* ordonnance n° 12723.

2509. Requête de la *White Pass and Yukon Route,* demandant une nouvelle audition concernant l'ordonnance rendue par la Commission le 7 septembre 1910, au sujet de la plainte de J. H. Conrad, alléguant les prix excessifs exigés par la *White Pass and Yukon Route,* de Carcross à Skagway, et pour le transport de l'outillage minier de Skagway à Carcross. (Dossier 10556.)

Ordonnance rendue désapprouvant le tarif conjoint n° 9 de la C.R.C. pour le transport des marchandises, et aussi le tarif conjoint pour le transport des voyageurs de la compagnie intimée C.R.C. n° 3. Ordonné que les compagnies intimées substituent au tarif désavoué des tarifs conjoints pour le transport des marchandises et des voyageurs, basés sur une réduction d'au moins un tiers dans chaque cas sur les prix des tarifs désavoués, lesquels nouveaux tarifs devront être mis en vigueur pas plus tard que le 1er avril 1911. Les dits tarifs de transport des voyageurs et des marchandises devant être les plus élevés exigés par les compagnies intimées entre Skagway et les stations indiquées dans la Colombie-Britannique. Ordonné de plus que les tarifs de transport des marchandises et des voyageurs (s'il en

existe) qui sont plus bas que les tarifs fixés ne seront pas élevés à cause de la présente ordonnance. *Voir* ordonnance n° 12783.

2510. *Re* croisement du chemin de fer C.N.Q. à travers la ligne des tramways de Montréal, près de l'intersection des rues Valois et Ontario, Montréal, P.Q.

(NOTE): La Compagnie du chemin de fer C.N.Q. devra expliquer pourquoi elle a fait défaut à l'ordonnance n° 6127, datée du 26 janvier 1909. (Dossier 338.)

Ordonnance obligeant la compagnie à établir un système d'enclenchement conformément aux exigences de lordonnance n° 6127, datée du 26 janvier 1909, pour le 16 décembre 1910, à le maintenir en bon état et à le faire fonctionner. Une amende de $50 par jour est fixée pour chaque jour de retard à se conformer à l'ordonnance. *Voir* ordonnance n° 12488.

2511. Requête de la ville de Montréal, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger le *Montreal Terminal Ry.* à cesser la pose de ses rails dans la rue Forsythe, à Montréal. (Dossier 15822.)

Requête retirée.

2512. Requête du chemin de fer C.N.O., en vertu des articles 252 et 253, demandant une ordonnance à l'effet de permettre à la compagnie d'établir un croisement convenable à travers les terrains du chemin de fer jusqu'au lot 1, concession 2, à partir de la Baie, township d'York, en détournant le présent chemin de ferme pour donner accès au dit croisement. (Dossier 3878-182.)

La Commission ordonne que l'ordonnance soit exécutée conformément aux termes stipulés dans le jugement oral rendu par le commissaire en chef lors de l'audition. L'ordonnance devant être rédigée par l'avocat de la compagnie, revêtue des initiales de l'avocat de Mme Massey, et soumise à la Commission.

2513. Requête de la Compagnie du chemin de fer Grand-Valley, demandant l'approbation du tracé du prolongement projeté de sa voie à Brantford, Ontario. 9437-560.)

Ordonnance permettant le prolongement de la voie de la compagnie requérante, dans la ville de Brantford, conformément aux termes de l'entente entre la compagnie et la ville de Brantford, datée du 31 décembre 1908; autorisant aussi certains croisements tels qu'indiqués dans la dite ordonnance, et sujets aux conditions qui y sont énoncées. *Voir* ordonnance 12632.

2514. Requête de la ville de Tillsonburg, Ont., en vertu des articles 59, 237 et 238, demandant une ordonnance obligeant le chemin de fer M.C. à établir un service de protection au croisement de l'avenue Tillson, à Tillsonburg. (Dossier 9437-143.)

Ordonnance rendue, obligeant la compagnie à installer des barrières fonctionnant jour et nuit, au lieu de 7 heures a.m. à 7 heures p.m., tel que stipulé dans l'ordonnance 10055, datée du 22 mars 1910. Les frais de fonctionnement devant être répartis comme suit: 10 pour 100 payés par la ville et 90 pour 100 par la compagnie,—les 10 pour 100 devant être payés par la ville sur réception des comptes produits par celle-ci à celle-là, mensuellement, trimestriellement ou semestriellement au gré des parties.

2515. Prise en considération de la protection à établir aux croisements Raike et Woodland, sur le chemin de fer Grand-Tronc, au nord de Barrie, Ont. (Dossier 9437-506.)

Ordonnanct approuvant le pont à Raikes-Pit, et la déviation de la grande route; les travaux devant être terminés par la Compagnie de chemin de fer le 1er juin 1911: 20 pour 100 du coût des travaux devant être payés à même le fonds des passages à niveau des chemins de fer, et le township devant payer à la compagnie $500 l'ouvrage terminé. Voir ordonnance 12714.

2516. Requête du chemin de fer C.N.O., en vertu des articles 222 et 228, demandant l'autorisation de construire un embranchement dans la ville de Trenton, Ont. (Dossier 15656.)

Ordonnance autorisant la construction de l'embranchement, qui devra être terminé le 12 mai 1911. Ordonnance 12584 de la Commission annulée. Voir ordonnance n° 12651.

2517. Requête de Raleigh, Ont., en vertu de l'article 251, demandant l'autorisation des travaux relatifs à la construction des *Pike and Dauphin Drainage Schems,* à travers le chemin de fer Grand-Tronc. (Dossier 15731.)

Ordonnance approuvant la nature des travaux de drainage devant être exécutés à travers la voie et les terrains du Grand-Tronc. La compagnie étant libre de poser et d'entretenir une structure de bois pour une périoe d'un an, à partir du 1er mai 1911. Le pont devant être remis en place à l'expiration de ce temps, si l'eau ne monte pas auparavant. Voir ordonnance n° 13286.

3518. Requête du chemin de fer Grand-Tronc, en vertu de l'article 167, demandans l'approbation de la déviation projetée d'une portion de sa voie déjà construite entre un point sur le ¼ nord-est du lot 21, 12e con., township de Vespra, Ont., et un point sur le lot 5, à l'est de la rue Bradford, Barrie. (Audition ajournée.) (Dossier 13861.)

Ordonnance accordant la demande. Voir ordonnance 12532.

2519. Requête de la ville de Hamilton, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger le chemin de fer Grand-Tronc à établir une protection efficace à l'intersection de la rue Principale et de l'embranchement de Port-Dover, de la division N. et N.O. du Grand-Tronc, à Hamilton, Ont. (Dossier 9437-608.)

Ordonnance refusant la demande d'établir une protection à la rue Principale. Jugement réservé quant à ce qui concerne la protection dans la rue King et la rue Cannon.

2520. Requête de la ville de Hamilton, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger le chemin de fer Grand-Tronc à établir une protection suffisante à l'intersection de la rue King et de l'embranchement de Port-Dover, de la division N. et N.O. du Grand-Tronc, Hamilton, Ont. (Dosier 9437-609.)

Ordonnance adjoignant le chemin de fer urbain de Hamilton comme partie aux procédures, et l'obligeant à produire, le 12 février 1911, un projet d'outillage à demi-enclenchement devant être installé au dit croisement, ordonnant en outre que deux mois après l'approbation des plans, le chemin de fer urbain de Hamilton établira le dit demi-enclenchement. Après installation, le dit demi-enclenchement devra être actionné par des hommes nommés par le chemin de fer Grand-Tronc; les dépenses d'installation et d'entretien devant être payées par la Compagnie du chemin de fer urbain de Hamilton. Voir ordonnance n° 12747.

2521. Requête de la ville de Hamilton demandant une ordonnance à l'effet d'obliger le chemin de fer Grand-Tronc à protéger efficacement le croisement à l'intersection de la rue Cannon et de l'embranchement de Port-Dover de la division N. et N.O. du chemin de fer Grand-Tronc à Hamilton, Ont. (Dossier 9437-610.)

Ordonnance prescrivant au Grand-Tronc de protéger le croisement en question en y maintenant deux gardiens qui seront de service de h. 30 a.m. à minuit; et dont les salaires, jusqu'à nouvel ordre, seront payés par le Grand-Tronc. Voir ordonnance 12746.

2522. Requête de la ville de Hamilton, demandant qu'il soit ordonné qu'aucun train, locomotive ou wagon n'ait la permission de stationner sur ou à travers la rue King, au croisement de l'embranchement de Pirt-Dover du chemin de fer Grand-Tronc, à Hamilton, Ont. (Dossier 16200.)

Ordonnance prescrivant que la demande soit remise pour étude ultérieure, au cas où il serait démontré que l'arrangement actuel fait par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc n'est pas satisfait pour les requérants, dans lequel cas la ville pourrait renouveler sa demande en donnant avis du fait à toutes les parties. Voir ordonnance 12748.

2523. Requête de la ville de Hamilton, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger le chemin de fer T.H. et B. à établir une protection suffisante le long des

murs de soutènement construits par lui à l'extrémité est de son tunnel de la rue Hunter, à Hamilton, Ont. (Dossier 15367.)

Ordonnance renvoyant la demande.

2524. Requête de la ville de Guelph, en vertu de l'article 227, demandant une ordonnance à l'effet de ratifier et de confirmer l'arrangement conclu entre la ville et le chemin de fer Pacifique-Canadien au sujet de la protection à établir au pont Allan et à la rue Heffernan. (Dossier 9437-186.)

Ordonnance prescrivant au Grand-Tronc d'empêcher le dit croisement d'être obstrué, soit par des arbres, soit autrement; et que, sujette à ces conditions, la compagnie soit autorisée à faire circuler ses trains sur le dit croisement sans que l'allure de ses trains soit limitée. Voir ordonnance 9719.

2525. Requête du chemin de fer Grand-Tronc, en vertu de l'article 258, demandant une ordonnance n° 8627, à l'effet d'approuver le plan en duplicata d'une nouvelle gare de voyageurs devant être érigée à Guelph, Ont., et aussi le plan indiquant la nouvelle disposition des voies et la situation de la nouvelle station. (Dossier 9248. Cause 4433.)

Ordonnance approuvant les plans. L'arrangement entre la ville et la compagnie quand à la nouvelle disposition des voies devant être soumis à la Commission. Voir ordonnance 13171.

2526. Requête du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu des articles 167, 237, 176 et 258, demandant l'autorisation de modifier le tracé de ses voies de chemin de fer traversant le chemin Eramosa, la rue Norwich, et le terrain de la ville à Guelph, Ont.; demandant l'autorisation de prendre possession, d'utiliser et occuper les terres du chemin de fer Grand-Tronc, tel qu'indiqué sur le plan, et demandant l'approbation de l'emplacement choisi pour l'érection de sa nouvelle gare. (Dossier 15984.)

Ordonnance approuvant l'emplacement de la gare projetée, et annulant l'ordonnance 12675, datée du 12 décembre 1910. Voir ordonnance n° 12715.

2527. Requête de la ville de Guelph, en vertu de l'article 237, demandant une ordonnance à l'effet de ratifier et de confirmer un certain arrangement conclu entre la ville et le chemin de fer Pacifique-Canadien, au sujet de la protection du croisement du chemin Eramosa. (Dossier 9437-185.)

Ordonnance ratifiant l'arrangement du 3 octobre 1910, sujet à certaines conditions indiquées dans l'ordonnance pourvoyant à l'installation d'une sonnerie au pont Allen, et décrétant que les plans des barrières devant être installées au chemin Eramosa soient produits, et que les barrières soient terminées pour le 1er juillet 1911. Les dites barrières devant fonctionner jour et nuit, et devant être maintenues aux frais de la Compagnie; 20 pour 100 du coût de la construction devant être payés à la Compagnie à même le fonds des passages à niveau des chemins de fer. Les plans du pont devant être construit à la rue Hefferman devant être produits par la ville le 24 mars 1911; 20 pour 100 du coût du pont devant être payés à même le fonds des passages à niveau des chemins de fer. Voir ordonnance 13168.

2528. Requête du chemin de fer P.C., en vertu de l'article 238, demandant autorisation de construire un tunnel sous la rue Jane, township d'York, Ont., y compris cette partie de la rue devant être traversée par ses voies de parc projetées. (Dossier 16288.)

Ordonnance autorisant la compagnie requérante à construire, à ses frais, un tunnel sous la rue Jane, aux conditions énoncées dans l'ordonnance. Les travaux devront être terminés le ou avant le 1er juillet 1911, et, à partir de cette date le croisement devra être entretenu par la compagnie requérante, y compris l'éclairage convenable. La somme de cinq mille dollars devant être payée à même le fonds des passages à niveau des chemins de fer, pour contribuer aux travaux de construction. Voir ordonnance 12622.

2529. Requête du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 238, demandant l'autorisation de construire un tunnel sous le chemin Scarlett, township d'York, Ont., (Dossier 16289.)

Jugement réservé.

2530. Requête de la Compagnie Wm. Davies, limitée, Toronto, demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre aux sompagnies de chemin de fer obliger de leurs conducteurs sur trains de fret à vérifier le nombre de porcs vivants transportés dans les wagons, particulièrement de ceux qui sont chargés dans les wagons aux endroits ou les trains doivent arrêter pour compléter leur chargement. (Dossier 16145.)

Requête retirée.

2531. Requête de James Davey, Thorold, Ont.; en vertu des articles 334, 335 et 338, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger le *N. St. C. & T. Ry.*, et le *N. O. Ry.*, à adopter d'un commun accord et à produire devant la Commission un tarif commun pour transport non interrompu de Thorold au Pont-Suspendu, par les chemins de fer *N. St. C. & T.*, et le *C. M. C. R.*, au taux de deux sous par 100 livres. (Dossier 11965.)

Pas d'ordonnance rendue. Voir le mémoire de commissaire en chef daté du 3 avril 1911, approuvé par le sous commissaire en chef et le commissaire McLean.

2532. Requête de la *Gundy-Clapperton Co.*, la *Goldsmith's Stock Co.* et *Gowans Kent & Co.*, de Toronto, en vertu de l'article 321, demandant une réduction de la classification canadienne concernant les articles en verre taillé, de façon à porter ces articles de la première classe double à la première classe. (Dossier 15628.)

Ordonnance renvoyant la requête.

2533. Requête de la *Canadian Piano & Organ Manufacturers Association, Toronto*, en vertu de l'article 321, concernant la classification des instruments de musique. (Dossier 16317.)

Ordonnance renvoyant la requête. Voir ordonnance n° 13225. Aussi le jugement du sous-commissaire en chef et du commissaire McLean.

2534. Réclamation de la *Connecticut Oyster Co.*, alléguant qu'il y a eu des distinctions injustes de la part des compagnies de messageries entre Buffalo à Toronto, lorsque les consignations ont lieu à certains points sur le parcours de l'*Adams Express Co.*, aussi sur les envois à certains endroits des provinces du Nord-Ouest, au détriment des envois faits par la route de Saint-Paul ou de Toronto. (Dossier 4214.9.)

Réclamation retirée.

2535. *Re Ontario Hydro-Electric Power Commission's Protective Relay System*, Commission appelée pour démontrer pourquoi le *Protective Relay System* requis par l'ordonnance de la Commission rendue au sujet des demandes d'installation et d'entretien de voies ferrées à travers des points sous la juridiction de la Commission, n'a pas été établi. (Dossier 13622.)

Pas d'ordonnance rendue. La *Hydro-Electric Power Commission* s'engageant à installer le système protecteur de relais pour le 1er janvier 1911.

2536. Plainte de la *Campbell Milling Co.*, au sujet du tarif excessif exigé par la Compagnie de Téléphone Bell pour le service téléphonique en dehors de la ville de Toronto. (Dossier 3574.21.)

Ordonnance stipulant que la compagnie de téléphone fasse disparaître l'objet de la plainte en publiant des tarifs demandant les mêmes taux dans les limites actuelles de la ville de Toronto que ceux qui sont maintenant exigés dans les limites des bureaux centraux de la compagnie à Toronto; les services de communication devant être en vigueur pas plus tard que le 1er janvier 1911. Voir ordonnance 12625.

2537. Réclamation de Samuel King, Toronto, au sujet des prix excessifs exigés par la Compagnie de Téléphone Bell en ce qui concerne les lignes de prolongement et les appareils de téléphone. (Dossier 2574-23.)

Requête en suspens, devant être étudiée en même temps que les plaintes en général concernant les prix du service téléphonique à Toronto.

2538. Réclamation de I. W. Smith, Toronto, au sujet du prix exigé de sa part par la Compagnie de Téléphone Bell pour un téléphone à sa demeure 26, Glen Avenue, Toronto. (Dossier 3574.13.)

Ordonnance prescrivant que la compagnie de téléphone fasse disparaître l'objet de la plainte en publiant des tarifs demandant les mêmes prix dans les limites actuelles de la ville de Toronto que ceux maintenant exigés dans les limites des bureaux centraux de la compagnie à Toronto pour le service téléphonique de Toronto; les tarifs devenant en vigueur pas plus tard que le 1er janvier 1911. Cette ordonnance ne devra pas dispenser la compagnie de produire des tarifs s'appliquant à cette partie de la ville qui était auparavant Toronto-Ouest, et mantenant en vigueur les taux pour le service local ou service limité aux abonnés qui peuvent ne pas désirer communiquer avec tous ceux qui sont desservis par le bureau central de Toronto. Voir ordonnance 12625.

2539. Réclamation de E. E. Palmer, Toronto, au sujet du prix exigé de sa part par la Compagnie de Téléphone Bell pour un téléphone à son domicile, rue De Lisle, Toronto. (Dossier 3574.15.)

Même ordonnance que pour le n° 2538. Voir ordonnance 12625.

2540. Réclamation de H. W. Baird, Toronto, au sujet du prix exigé de sa part par la Compagnie de Téléphone Bell pour un téléphone à son domicile, 32 rue Heath, Toronto. (Dossier 3574.14.)

Même ordonnance que pour le n° 2538. Voir ordonnance 12625.

2541. Réclamation de M. Palmer, Toronto, au sujet du prix exigé de sa part par la compagnie de Téléphone Bell pour un téléphone à son domicile, à Huntley Lodge, Deer Park, Toronto. (Dossier 3564.18.)

Même ordonnance que pour le n° 2538. Voir ordonnance 12625.

2542. Requête de la Compagnie de Téléphone Bell, demandant l'approbation des suppléments 2 et 3 au tarif du tableau des communications locales de la compagnie de Toronto, C.R.C., n° 1431, daté du 27 juillet 1905.

Note: La compagnie devant aussi s'expliquer au sujet de la justesse des limites indiquées dans ses suppléments. (Dossier 3574·17.)

Même ordonnance que pour le n° 2538. Voir ordonnance 12625.

2543. Plainte de la *Maritime Fish Corporation,* de Digby, N.-E., au sujet de l'augmentation des prix exigés par la Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic pour le transport du poisson entre Digby, N.-E., et Saint-Jean, N.-B. (Dossier 15699.)

Ordonnance stipulant que dans la présente classification canadienne n° 15, les aigrefins fumés sont compris sous la rubrique de poissons " salés, séchés ou fumés ", lesquels, lorsqu'ils sont expédiés en colis ou en caisses, sont assujettis aux prix de transport des marchandises de 3me classe lorsqu'il y a moins qu'un chargement de wagon, et de 5e classe pour un chargement de wagon; et que tous les prix exigés pour le transport des aigrefins fumés, en colis ou en caisses, plus élevés que la 3e classse lorsqu'il y a moins qu'un chargement de wagon et de 5e classe pour un chargement de wagon, tels qu'indiqués dans le tarif publié et produit, sont illégaux. Voir ordonnance n° 12674.

2544. Réclamation de D. Crozier, de Merrickville, Ont., contre la Compagnie de Téléphone Bell, au sujet de communication téléphonique entre Burritt's-Rapids et Kilmarack, Ont. (Dossier 3574.24.)

Ordonnance obligeant la Compagnie de Téléphone à Maintenir la ligne de téléphone du requérant en communication avec Albert Newsome, Ontario, depuis le 26 avril 1911, de la même façon qu'elle l'était à partir du 26 avril 1907 jusqu'au 8 août 1910.

2545. Requête du chemin de fer C. N. O., demandant l'approbation du système de signal projeté au croisement de l'embranchement Harwood du chemin de fer Grand-Tronc, à Cobourg, Ont. (Audition ajournée.) Dossier 3878.314.

Ordonnance accordant la demande et pourvoyant à un système complet d'aiguillage à enclenchement aux frais de la compagnie requérante.

2546. Requête du chemin de fer C.N., en vertu de l'article 227, demandant l'autorisation de construire sa voie ferrée à travers la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien, près de la Jonction Jacques-Cartier, au poteau milliaire 483, au sud de Hawkesbury. (Audition ajournée.) (Dossier 2342.8.)

Ordonnance accordant la demande à condition que l'embranchement et la ligne mère du chemin de fer Pacifique-Canadien soient traversés au moyen d'un pont à tablier. Toutes les dépenses relatives à ce travail devant être payées par le chemin de fer C.N.O. Voir ordonnance n° 12900.

2547. Requête du chemin de fer C.N.O., en vertu de l'article 178, demandant l'autorisation de prendre une partie du lot 5, concession 4, township de Darlington, Ont., afin de détourner une grande route. (Dossier 3878.334.)

Ordonnance accordant la demande.

2548. Requête du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve, en vertu de l'article 227, demandant l'autorisation de traverser la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à la Jonction Jacques-Cartier Jct., P.Q. (Audition ajournée.) (Dossier 14329.

Ordonnance renvoyant la demande. Voir ordonnance n° 12893.

2549. Requête de la *J. I. Case Threshing Machine,* de Calgary, en vertu de l'article 45, demandant une ordonnance portant modification de l'ordonnance n° 11246, du 14 juillet 1910, au sujet d'un tronçon de voie à la limite ouest du lot 3, bloc 67, subdiv. d'une partie de la section 15-24-1, à l'ouest du 5e méridien. Dossier 14962.

Ordonnance rescindant l'ordonnance 11246. Dans le cas d'une nouvelle requête, une semaine d'avis sera suffisante.

2550. Requête de la ville d'Ottawa, en vertu des articles 237 et 238, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger le chemin de fer Grand-Tronc à enlever sa voie de l'extrémité est du viaduc du chemin de Richmond, à Ottawa, pour la transporter sous le viaduc. Dossier 5999. Cause 2545.

Ordonnance accordant l'enlèvement de la voie de la rue Richmond par le chemin de fer Grand-Tronc pour le 5 janvier 1911. La compagnie devant payer une amende de $100 par jour de retard. *Voir* ordonnance n° 12678.

2551. *Re* établissement et entretien de garde-feux par les compagnies de chemins de fer.

NOTE: La Commission entendra tout ce que les compagnies auront à dire sur l'opportunité de modifier l'ordonnance n° 3245, datée du 4 juillet 1907, concernant les garde-feux, conformément aux dispositions de 8-9 Edouard 7, chapitre 32, article 10. Dossier 4741·12.

Projet d'ordonnance soumis à la Commission. L'affaire sera discutée aux prochaines séances de la Commission devant être tenues à Winnipeg, Calgary et Vancouver.

2552. Réclamation de J. F. Bowden, de Toronto, Ont., au sujet du raccordement entre les chemins de fer P.-C. et K. et P., au Lac-Sharbot.

Le chemin de fer P.-C. devra expliquer pourquoi un meilleur raccordement ne devrait pas être établi à la jonction du lac Sharbot. Dossier 15598.

Pas d'ordonnance rendue. Le chemin de fer P.-C. s'engage à ce que les conducteurs avertissent les voyageurs avant l'arrivée au Lac-Sharbot, lorsque le train sera en retard, afin qu'ils ne soient pas obligés de descendre du train et d'y remonter.

2553. Requête de la *Prudential Builders, Limited,* de Vancouver, C.-B., demandant l'autorisation, en vertu de l'article 226, à l'effet d'obliger la Compagnie du chemin de fer Great-Northern de construire une voie de garage à environ huit milles à l'est de Vancouver, C.-B. (Dossier 15299.)

Ordonnance obligeant la compagnie de chemin de fer à prolonger la voie de garage marquée en rouge sur le plan déposé sur une distance de 300 pieds; la com-

pagnie requérante s'engageant à adhérer à la convention relative aux voies de garage en ce qui concerne la construction du tronçon. Les travaux devront être terterminés 30 jours après la signature de la convention au sujet de l'embranchement. *Voir* ordonnance n° 11814.

2554. Réclamation de C. W. T. Piper, de Vancouver, et des chambres de commerce de New-Westminster et de Surrey, C.-B., au sujet de la prétendue insuffisance du service fourni par le chemin de fer Great-Northern au sud de la rivière Fraser. Dossier 12020.

Ordonnance stipulant que le chemin de fer G.-N., dans les 30 jours à partir du 25 novembre 1910, devra faire partir son train du matin de Guichen à 7 heures a.m., et le faire arrêter, comme avant le 2 juillet 1910, à toutes les gares régulières, stations d'arrêt et haltes entre la Pointe-Guichen et Cloverdale, y compris Embrey-Road, Oliver- Road, Alluvia et Surrey; et utiliser sa locomotive de gare à New-Westminster pour transférer tous les wagons chargés de lait ou autres produits de la ferme à destination du marché de New-Westminster, immédiatement après l'arrivée du train de voyageurs du matin. Ordonné de plus que la compagnie construise et termine, pas plus tard que le 15 décembre 1910, un bon chemin à travers l'emplacement de sa voie conduisant à sa station de Hazelmere. Voir ordonnance n° 12312.

2555. Réclamation de la *Fullerton Lumber and Shingle Co.*, de Vancouver, C.-B., concernant les prix exigés pour le transport du bois de construction par la Compagnie du chemin de fer Great-Northern, de Tynehead à Cloverdale, C.-B. Dossier 15342.

Ordonnance obligeant la Compagnie du chemin de fer G.-N. à adopter, pas plus tard que le 1er janvier 1911, le tarif et le poids minimum de la Compagnie du chemin de fer P.-C., C.R.C.W. 1112, en vigueur le 20 février 1909, lequel s'appliquera au bois de construction transporté sur le chemin de fer New-Westminster-Southern, et aussi ses autres lignes en Colombie-Britannique, dans les proportions requises par la longueur du parcours des dits chemins de fer. La demande de modifier l'ordonnance 6612 est refusée. Permission est accordée à la requérante de produire une nouvelle demande. *Voir* ordonnance n° 12290.

2556. Requête du ministère des Travaux publics de la province de la Colombie-Britannique, en vertu de l'article 237, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger le chemin de fer P.-C. et la *V.V. & E. Ry. & Nav. Co.* à construire et entretenir des croisements de chemins de fer et des chemins à travers l'emplacement de ville de Huntingdon, C.-B. Dossier 15755.

Ordonnance permettant au gouvernement de la Colombie-Britannique d'ouvrir certaines rues à travers l'emplacement de la voie du P.-C., tel qu'énoncé dans l'ordonnance. Les travaux devant être exécutés aux frais du gouvernement, excepté où le chemin de fer P.-C. a consenti à exécuter quelques travaux, auquel cas les frais devront être payés par la compagnie, à l'exception de l'ouverture de l'avenue Internationale. *Voir* ordonnance n° 11762.

2557. Requête de M. M. Boyd et de R. S. Kaulbach, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger la Compagnie du chemin de fer P.-C. de modifier le tracé de son embranchement projeté à Port-Moody, à 3½ milles autour de la partie supérieure de l'anse Burrard. Dossier 13477.

Pas d'ordonnance rendue. *Voir* la décision du commissaire en chef, datée du 22 octobre 1910. Appendice " C ".

2558. Requête de la *St. Mungo Cannery Co., Ltd.*, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger la *V.V. & E. Ry. and Nav. Co.* à accorder des facilités de transport par chemin de fer à partir de la fabrique de conserves de Saint-Mungo, située sur la subdivision 3, lot 18, groupe 2, district de New-Westminster, C.-B. Dossier 15513.

Ordonnance refusant la demande, mais permettant à la requérante de produire une nouvelle demande, au cas où il semblerait impossible à la compagnie requérante et au chemin de fer de pouvoir s'étendre au sujet des facilités requises. *Voir* ordonnance n° 11727.

2559. Requête de la ville de Vancouver, C.-B., en vertu des articles 237 et 238, demandant l'approbation des plans et du mode de croisement de la voie du chemin de fer P.-C. à Clark-Drive, Vancouver, C.-B. Dossier 15507.

Ordonnance refusant la demande, le commissaire Mills dissident.

2560. Requête de la ville de Vancouver, C.-B., demandant une ordonnance à l'effet d'obliger la *V.V. & E. Ry. and Nav. Co.* à construire un pont de bois au-dessus de sa tranchée, où celle-ci croise le chemin Lakewood, à Vancouver, C.-B. Dossier 15508.

Ordonnance obligeant la compagnie de chemin de fer à construire pour le 6 mars 1911 un pont de bois au-dessus de sa tranchée à l'endroit où sa voie croise le chemin Lakewood, dans la ville de Vancouver; les plans du pont devant être produits devant la Commission, et être approuvés par son ingénieur pour le 6 octobre 1910. *Voir* ordonnance 12043.

2561. Requête de la ville de Vancouver, C.-B., demandant une ordonnance à l'effet d'obliger la *V.V. & E. Ry. and Nav. Co.* à construire un pont de bois au-dessus de sa tranchée où celle-ci croise le chemin Woodland, C.-B. (Dossier 15509.)

Ordonnance obligeant la compagnie à construire un pont au-dessus de sa tranchée à l'endroit où celle-ci croise le chemin Woodland, Vancouver. Les travaux devront être terminés pour le 6 mars 1911. *Voir* ordonnance n° 12042.

2562. Requête de la ville de Vancouver, C.-B., demandant une ordonnance à l'effet d'obliger la *V.V. & E. Ry. and Nav. Co.* à construire un pont de bois au-dessus de sa tranchée à l'endroit où celle-ci croise Broadway, à Vancouver, C.-B. (Dossier 15510.)

Ordonnance prescrivant à la compagnie du chemin de fer de soumettre à l'approbation de la Commission, le ou avant le 9 octobre 1910, ses plans du pont à construire au-dessus de l'emplacement de sa voie, sur le chemin de fer Lakewood, le chemin Woodland et Broadway; la compagnie devant terminer le pont pour le 9 mars 1911. *Voir* ordonnance n° 11728.

2563. Requête de la *Vancouver, Fraser Valley and Southern Ry. Co.,* demandant la permission de construire des croisements au-dessus du chemin Caribou et autres chemins de la municipalité de Burnaby, dans la province de la Colombie-Britannique. (Dossier 14537 7.)

Ordonnance autorisant la compagnie requérante à faire passer ses voies ferrées à travers les grandes routes suivantes: Cariboo, Stormont, Cumberland, Hazard, Polo, Hastings et Boundary, ou la partie de sa voie qui se trouve dans les limites de la dite municipalité. *Voir* ordonnance 11753.

2564. Requête de la *Vancouver, Fraser Valley and Southern Ry. Co.,* demandant la permission de construire sa voie à travers le chemin Boundary et autres rues de l'emplacement de ville de Hastings, C.-B.

Ordonnance accordant la demande.

2565. Requête de la *Vancouver, Fraser Valley and Southern Ry. Co.,* demandant la permission de construire sa voie à travers le chemin Garden et autres rues et avenues de la ville de Vancouver, C.-B.

Ordonnance accordant la demande, si la ville de Vancouver y consent.

2566. Requête de la municipalité de New-Westminster, C.-B., en vertu de l'article 230, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger la *Vancouver Power Co.* à élever d'au moins 190 pieds les fils passant au-dessus de la Compagnie Fraser, et qui ont été posés par la compagnie sur le pont au-dessus de la rivière Fraser, à New-Westminster, C.-B.

Ordonnance refusant la demande.

2567. Requête de la *Western Canada Power Company,* en vertu des articles 227 et 228, demandant une ordonnance à l'effet de permettre à la compagnie d'unir sa voie à celle du chemin de fer Pacifique-Canadien, à ou près de Ruskin, C.-B.

Ordonnance accordant la demande sur consentement des deux parties intéressées.

2568. Requête du ministre des Travaux publics de la province de la Colombie-Britannique, en vertu de l'article 237, demandant une ordonnance, en vue de la commodité et de la sécurité du public, que le croisement à niveau qui traverse actuellement la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien à l'intersection de la rue Powell, sur l'emplacement de la ville de Hastings, à 3 milles à l'est de Vancouver, soit fermé comme passage de grande route, et remplacé par un croisement de ferme, et qu'un passage à niveau de grande route soit construit à l'intersection de la rue McGill et de la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à environ 700 pieds à l'est de la rue Powell.

Requête retirée.

2569. Requête de la Chambre de Commerce du district de Burnaby, C.-B., au sujet des prix excessifs exigés par la Compagnie du chemin de fer C.-N. pour le transport de marchandises à partir de Vancouver jusqu'à certains endroits entre cette ville et New-Westminster, C.-B. (Dossier 15707.)

Ordonnance refusant la demande. Voir ordonnance n° 11763.

2570. Requête du gouvernement de la Colombie-Britannique demandant la permission d'établir un croisement de grande route à travers la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à l'est de la station de Kanet. (Dossier 13556.)

Ordonnance permettant au ministère des Travaux publics de la Colombie-Britannique d'établir un croisement de grande route à travers l'emplacement de la voie de la compagnie du chemin de fer à l'est de la station de Kanet. Voir ordonnance 11739.

2571. Requête du chemin de fer C.-O. et d'autres compagnies de chemins de fer, demandant l'approbation de leur tarif en vigueur sur les wagons dortoirs et voitures de luxe. (Dossier 1178. Cause 4569).

Ordonné que le tarif réglementaire maximum des compagnies requérantes en ce qui concerne les voitures-salons C.R.C. n° S-4, devant être appliqué sur la ligne ou les lignes de chemins de fer le ou après le 15 février 1911, soit approuvé, à condition que cette approbation ne soit en aucune façon préjudiciable aux droits de ceux qui sont intéressés à la prétention de la Chambre de Commerce de Vancouver, laquelle affirme que les prix de transport dans l'ouest en général constituent une distinction injuste (Audition ajournée.) (Dossier 13761.)

2572. Requête du chemin de fer Grand-Tronc, en vertu de l'article 178, demandant l'autorisation d'exproprier certains terrains dans le quartier Sainte-Anne, à Montréal, P.Q., décrits comme faisant partie de la subdivision 69, lot 507, bornée en front par la rue Sainte-Etienne, et de la contenance d'environ 36,900 pieds carrés. (Audition ajournée). (Dossier 13761).

Ordonnance accordant la demande, sujette aux conditions énoncées dans l'ordonnance.

2573. Etude de la question de protection, au passage à niveau du chemin de fer Grand-Tronc, au premier croisement à l'ouest de Bromptonville-Station, comté de Richmond, P.Q. (Audition ajournée.) (Dossier 9437-360.)

Pas d'ordonnance rendue. Demande rejetée.

2574. Réclamation des habitants de Newaygo et de Montfort, P.Q., au sujet de l'exhaussement d'un ponceau à l'endroit où le chemin de fer C.-N.-Q. traverse le lac Saint-François, près de la gare Newaygo. (Dossier 2342-32).

Renvoyé à l'ingénieur de la Commission pour s'assurer si la compagnie en construisant son chemin et le pont, a rempli quelque partie du lac ou du cours d'eau plus profonde que celle qui est maintenant occupée par le pont. Secondement, jusqu'à quel point le barrage règlemente le débit d'eau au pont, et tout autre fait qu'il pourra juger important.

2575. Réclamation de Jos. Begnoche et autres de la paroisse de Saint-Blaise, P.Q., accusant le chemin de fer Grand-Tronc d'avoir négligé d'entretenir les fossés le long de l'emplacement de sa voie, sur le lot 215 de la dite paroisse, ce qui a causé des dommages sérieux. (Dossier 16104).

Renvoyé à l'ingénieur de la Commission, qui devra faire un plan indiquant où, comment, par qui et quand l'ouvrage devant drainer convenablement le terrain en question devra être fini. L'ordonnance sera rendue conformément au plan et au rapport.

2576. Requête du chemin de fer C.-N.-Q., en vertu de l'article 249, demandant une ordonnance définissant les termes, conditions et méthodes d'après lesquels le barrage et le coursier d'amont, ou autres parties du pouvoir hydraulique d'Alex. Naud, tels qu'établis sur le lot 103, dans le terrain sablonneux de la paroisse de Deschambault, en tant qu'ils sont affectés par la compagnie de chemin de fer, pourront être de temps à autres entretenus, réparés et reconstruits. (Dossier 668.36.)

Ordonnance refusant la demande. Voir ordonnance n° 12842.

2577. Etude de la protection à apporter au passage à niveau du chemin de fer Grand-Tronc, à l'extrémité est de la station de Windsor-Mills, comté de Richmond, P.Q. (Dossier 9437-361.)

Ordonnance prescrivant au chemin de fer Grand-Tronc de placer un gardien au croisement, de 7 heures a.m. à 7 heures p.m. chaque jour. Le salaire du gardien devant être payé par la compagnie dans les proportions suivantes:

½ par la compagnie, ⅙ par la ville de Windsor-Mills, ⅙ par la compagnie du pont de Brompton, et ⅙ par la *Canada Paper Co.* Voir ordonnance n° 12917.

2578. Requête de la ville de Notre-Dame de Grâce, district de Montréal, P.Q., en vertu de l'article 29, demandant une ordonnance à l'effet de modifier l'ordonnance n° 8208, du 14 septembre 1909, autorisant la *M. P. & I. Ry. Co.* à faire passer sa ligne sur la rue Notre-Dame, dans la ville de Notre-Dame de Grâce, et approuvant un arrangement conclu entre le chemin de fer Grand-Tronc, le *M. P. & I. Ry.* et le *M. S. R.*

(Audition ajournée). (Dossier 6023.3).

Ordonnance refusant la demande. Voir ordonnance n° 12845.

2579. Requête du chemin de fer C. N. Q., en vertu des articles 178, 237 et 284, demandant l'autorisation d'agrandir ses parcs d'Hochelaga, à Montréal; de traverser la rue Marlborough, et de se porter acquéreur de nouveaux terrains, les lots 106 et 107, rue Stadacona, et le lot 115, rue Marlborough. (Audition ajournée). (Dossier 15558).

Ordonnance refusant la demande. Voir ordonnance n° 12836.

2580. Requête du chemin de fer C.N.Q., en vertu de l'article 317, demandant l'approbation d'un agrandissement projeté de ses parcs, rue Moreau, et une ordonnance autorisant la ville de Montréal à fermer la rue Robillard. (Audition ajournée). (Dossier 15006).

Ordonnance stipulant que le plan daté du 28 juin 1910, indiquant l'agrandissement projeté par la compagnie requérante de ses parcs entre les rues Moreau et Marlborough,, à Montréal, soumis à la Commission, soit approuvé, et que la demande *in re* la rue Robillard soit renvoyée.

2581. Requête de Mousseau et Gagné, Montréal, Qué., demandant une ordonnance à l'effet d'obliger le chemin de fer Grand-Tronc à construire un croisement de grande route sur un chemin projeté entre Saint-Polycarpe et Saint-Clet, P.Q. (Dossier 13485.)

Ordonnance refusant la demande, sans préjudice aux droits des requérants ou autres de demander l'établissement d'un croisement de grande route à ou près de l'endroit en question, mais en dehors des parcs de la compagnie de chemin de fer. Voir ordonnance n° 12844.

2582. Requête de la Compagnie du chemin de fer C. N. Q., en vertu de l'article 176, demandant l'autorisation de se servir des rails du pont traversant la rivière Saint-Charles, près de Québec, et des approches de ce pont, y compris la voie appartenant en commun à la Compagnie *Q. R. L. & P.* et au chemin de fer Q. et L. St-J., afin de pouvoir pénétrer dans la ville de Québec. (Audition ajournée). (Dossier 14315).

Ordonnance permettant à la compagnie requérante de se servir des rails du pont traversant la rivière Saint-Charles, près de Québec, et des approches de ce pont, y compris la propriété appartenant en commun à la *Quebec Ry. Light & Power Co.,* et au

chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, afin de pouvoir pénétrer dans la ville de Québec sujette à certaines conditions énoncées dans l'ordonnance. Voir ordonnance n° 12842.

2583. Requête de la ville de Montréal, P.Q., en vertu de l'article 238, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger la *C.N.Q. Ry. Co.,* à enlever une cabane à l'intersection de l'avenue Valois et de la rue Ontario, et à enlever la clôture s'étendant à travers la rue Valois, du côté sud de la rue Ontario, à Montréal. (Dossier 16512).

Ordonnance refusant la demande.

2584. Requête de la municipalité du Lac-aux-Sables, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger le chemin de fer C.N.Q. à ouvrier et à entretenir un cours d'eau à travers l'emplacement de sa voie conformément au procès-verbal (homolgué par le conseil de Saint-Rémi du Lac-aux-Sables le 17 août 1909) d'un projet de drainage destiné à déverser les eaux du lac à l'Ours dans la décharge du Lac-aux-Sables, afin d'utiliser le lac drainé pour la culture et d'augmenter ainsi l'étendue des terres arables. (Dossier 16162.)

Ordonné que le chemin de fer C.N.Q. ouvre et entretienne un cours d'eau à travers l'emplacement de sa voie conformément au procès-verbal (homologué par le conseil de Saint-Rémi du Lac-aux-Sables le 17 août 1909) d'un projet de drainage destiné à détourner les eaux du lac à l'Ours dans la décharge du Lac-aux-Sables, afin d'utiliser le terrain du lac desséché pour des fins de culture et d'augmenter ainsi l'étendue des terres arables; les travaux, en dessous de l'emplacement de la voie du chemin de fer devant être exécutés par la compagnie du chemin de fer, à ses propres frais, et devant être terminés pour le 1er juin 1911. *Voir* ordonnance 12918.

2585. Requête de C. H. Lovell, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger le chemin de fer G.-T. et le chemin de fer B. et M. de pourvoir à la correspondance du train n° 3, de la ligne du chemin de fer G.-T., arrivant à Sherbrooke à 11.32 h. a.m. avec le train du B. et M., n° 70, arrivant à Sherbrooke à 11 h. a.m. (Dossier 16230.)

Ordonné que les compagnies de chemins de fer G.-T. et B. et M. établissent une correspondance entre le train n° 2 du chemin de fer Grand-Tronc, devant quitter Sherbrooke à 11.32 h. a.m., et le train du chemin de fer Boston et Maine n° 70, arrivant à Sherbrooke à 11 h. a.m. Le prochain changement d'horaire ne devant pas être fait plus tard que le 15 mai 1911. *Voir* ordonnance n° 12916.

2586. Plainte de W. A. Stewart, de Napierreville, Qué., au sujet de certains griefs contre le chemin de fer Napierreville-Junction, quant au service des voyageurs le long de sa ligne. (Dossier 11095 et 12070.)

Ordonnance adjoignant la Compagnie du chemin de fer Delaware et Hudson comme partie à la requête. *Voir* ordonnance n° 12839.

2587. Requête du chemin de fer G.-T., demandant la permission de supprimer les trains n°s 23 et 24, et à rétablir l'horaire tel qu'il était lorsque la compagnie ne faisait circuler qu'un train par jour, sauf le dimanche, dans chaque direction, avec arrivées et départs comme suit:—

Départ de Victoriaville, à 6 h. a.m. Arrivée à Doucet's-Landing, à 8.30 h. a.m.
Départ de Doucet's-Landing, à 12.01 h. p.m. Arrivée à Victoriaville, à 2.30 h. p.m.

(Dossier 13995.)

Ajourné indéfiniment. La compagnie du chemin de fer pourra plaider la question en en donnant un avis de dix jours, si elle le désire.

2588. Requête de la ville de Lachine, Qué., en vertu des articles 258 et 284, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger le chemin de fer G.-T. à faire de la station du Couvent la principale station à Lachine, pourvue de toute installation pour les voyageurs et les marchandises, et des appareils télégraphiques nécessaires, et de transporter la dite station plus loin à l'ouest entre les rues 18 et 21. (Dossier 16503.)

Requête ajournée à 6 mois, afin que les deux parties puissent en venir à une entente.

2589. Requête de la *Montreal Terminal* en vertu de la loi des chemins de fer, demandant l'approbation du tarif réglementaire projeté pour le service des voyageurs sur sa ligne, de 3 sous par mille, avec tarif minimum de 5 sous par place, sujet aux tarifs spéciaux, s'il y en a, qui peuvent être en vigueur dans tout district traversé par la compagnie en vertu de toute convention entre la compagnie et les autorités municipales de ces districts. (Dossier 6262.)

Ordonnance refusant la demande, et prescrivant à la compagnie requérante de produire pour le 15 février 1911 un tarif réglementaire pour voyageurs, spécifiant un prix maximum de deux sous et demi par mille devant être exigé par la compagnie sur ses lignes actuelles. *Voir* ordonnance n° 12853.

2590. Requête de la Compagnie du chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal, en vertu de la loi des chemins de fer, demandant l'approbation du tarif réglementaire pourle transport des voyageurs sur ses lignes, de trois sous par mille, avec un prix minimum de cinq sous, sujets à certains prix spéciaux, s'il en existe, qui pourraient être mis en vigueur, après entente avec la compagnie et les autorités municipales, dans tout district traversé par la compagnie. (Dossier 6135, cause 2984.)

Ordonnance refusant la demande, et prescrivant à la compagnie requérante de produire pour le 15 février 1911, un tarif réglementaire pour transport des voyageurs ne devant pas s'élever à plus de deux sous et demi par mille sur les lignes actuelles de la compagnie. *Voir* ordonnance n° 12853.

2591. Réclamation de la Chambre de Commerce d'Halifax, N.-E., au sujet de différence de taux s'élevant à un sou par cent livres exigé par les compagnies de chemins de fer au détriment du port d'Halifax, en comparaison du prix payé pour le transport de marchandises à destination du port de Saint-Jean, N.-B. (Dossier 13362.)

Ordonnance refusant la demande. *Voir* ordonnance n° 12882.

2592. Requête de H. B. Ledoux, de Winnipeg, Man., demandant que les envois de cigares bénéficient de la classification du transport par charges de wagon. (Dossier 16486.)

Ordonnance refusant la demande. *Voir* ordonnance n° 13325. *Voir* aussi la décision du sous-commissaire en chef Scott. Annexe "C".

2593. Requête de la Compagnie Lamontagne, Limitée, de Montréal, Qué., demandant à bénéficier du prix minimum de transport par charges de wagons sur les valises et les malles expédiées dans des wagons avec des marchandises comprises dans les listes canadiennes d'articles de sellerie n° 15. (Dossier 16454.)

Ordonnance modifiant la classification canadienne n° 15 en ajoutant à la liste des articles de sellerie les valises et les malles, et retranchant la note relative aux malles contenant des effets personnels et des habits.

2594. Requête de la *Q.R.L. & P. Co.,* en vertu de l'article 361, pour obtenir une recommandation au Gouverneur en conseil concernant l'approbation d'une entente conclue entre la Compagnie du chemin de fer du comté de Québec et la Compagnie *Q.R.L. & P.* (Dossier 16546.)

Ordonnance recommandant à la sanction du Gouverneur en conseil l'approbation de l'entente conclue entre la compagnie requérante et la Compagnie du chemin de fer du comté de Québec. *Voir* ordonnance 12937.

2595. Requête du chemin de fer C.N.O., en vertu de l'article 257, demandant l'autorisation de construire un pont au-dessus de la rivière du Nord, dans la paroisse de Saint-André, comté d'Argenteuil, Qué., à 13.5 milles de Hawkesbury, Ont. (Dossier 2342.31.)

Ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer C.N.O, de construire un pont au-dessus de la rivière du Nord tel que demandé, sujette à certaines conditions énoncées dans l'ordonnance. *Voir* ordonnance n° 13030.

2596. Requête du chemin de fer de la Baie-Georgienne et du Littoral (P.-C.), en vertu des articles 159 et 167, demandant l'autorisation de reviser la rampe à partir du poteau militaire 65.63 jusqu'au poteau militaire 69, townships d'Ops et de Fenlon,

Ont., revision et tracé à partir du poteau milliaire 69 jusqu'au poteau milliaire 70.5, tracé du poteau miliiaire 70.5 au poteau milliaire 72.88, dans la ville de Lindsay, Ont. (Dossier 2100.10.)

Ordonnance approuvant la révision sur la ligne du chemin de fer P.C., du poteau milliaire 68.97 au poteau milliaire 71.7. *Voir* ordonnance n° 12637.

2597. Requête du chemin de fer Grand-Tronc, en vertu de l'article 167, demandant d'approuver le détournement projeté du tracé de son chemin de fer à partir de Lindsay jusqu'à Port-Hope, tel que déjà construit, entre un point situé près de Reaboro, sur le lot 10, concession 10, township d'Ops, comté de Victoria, Ont., et un point près du sommet du lac au Riz, sur le lot 16, concession 9, township de Hope, comté de Durham, Ont. (Audition ajournée.) (Dossier 15708.)

Note: La Compagnie du chemin de fer G.-T. et la Compagnie du chemin de fer G.B. et Littoral, devront produire de nouveaux plans indiquant les tracés tel que convenu entre les compagnies. Quand ces plans seront produits une ordonnance les approuvera.

2598. Requête du chemin de fer G.-T., en vertu de l'article 229, demandant une ordonnance à l'effet d'autoriser l'installation d'un système complet d'enclenchement au croisement de sa voie avec celle du chemin de fer *N.St.C. & T.*, entre Jonc. Clifton et Stamford, Ont., et au sujet de l'ordonnance 9646, datée du 17 février 1910, et de l'ordonnance 10310. (Audition ajournée. (Dossier 11514.)

Ordonnance modifiant l'ordonnance 10310, datée du 20 avril, et stipulant que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc devra fournir les signaleurs nécessaires au fonctionnement de l'aiguillage à enclenchement, et autres item indispensables, tel qu'énoncé dans la dite ordonnance. L'ordonnance ne modifie pas les droits des parties tels que définis dans la convention du 1er août 1887 entre les deux compagnies. Foir ordonnance n° 13015.

2599. Requête du chemin de fer C.N., en vertu de l'article 227, demandant l'autorisation de construire son embranchement de Vegreville-Calgary à travers l'embranchement du chemin de fer Pacifique-Canadien, de Didsbury-Kinivie, au nord-ouest de la section 21, township 25, rang 24, à l'ouest du 4ème méridien, entre les poteaux milliaires 218 et 219, à partir de Fegreville, Alberta. (Audition ajournée.) (Dossier 12924.45.)

Ordonnance rendue refusant la demande. Voir ordonnance n° 12938.

2600. Requête du chemin de fer C.N.O., en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de détourner le chemin public sur les lots 5A et 4E, conc. 1, T. de Grenville, comté d'Argenteuil, P.Q. (Dossier 2342.35.)

Ordonnance accordant la demande, sujette à la condition qu'une compensation soit accordée à J. Kelly, un des propriétaires du terrain en question, pour dommages (s'il y en a) à lui causés par la déviation du dit chemin. Voir ordonnance n° 13009.

2601. Requête du chemin de fer C.N.O., en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de construire sa voie ferrée à travers le chemin public, entre les lots 16 et 17, Jonction de Gore, T. de Gloucester, comté de Carleton, Ont. (avenue Billings). (Dossier 3878.323.)

Ordonnance accordant la demande. Voir ordonnance n° 12936.

2602. Requête de la Compagnie de chemin de fer et de N.V. et E., en vertu des articles 167, 222 et 224, demandant l'approbation du plan indiquant le changement de pente et de déviation de la ligne-mère de la compagnie, entre les points "A" et "B" (chemin Angus Road jusqu'à la rive sud de False-Creek); la déviation de la ligne-mère jusqu'à l'Anse Burrard, entre les points marqués "C" et "D" (rue Napierville jusqu'à la rive sud de False-Creek) ; et l'embranchement projeté à partir du point "E", dans le bloc 81, T.F. 264, A au point "F", près du bloc 25 T.F. 196. (A partir de Clark Drive jusqu'à un point situé sur la rive ouest de False-Creek); avenue Westminster, Vancouver, C.-B. (Dossier 572.18.)

Ordonnance rendue accordant la demande, sujette aux termes et conditions acceptés, le 16 mai 1910, par la compagnie requérant et la ville de Vancouver, et, en outre, à la condition que la pente de la cinquième avenue, à partir du côté ouest de Clark-Drive jusqu'au côté est de l'avenue Boundary, n'excédera pas 6 pour 100. Voir ordonnance n° 12939.

2603. Requête de la Compagnie du chemin de fer et de Nav. V.V. et E., en vertu de l'article 178, demandant autorisation d'acquérir des terrains entre les points A et B, et de détourner l'embranchement de l'Anse-Burrard entre les points C et D, et un autre embranchement à partir du point E, sur le bloc 81, lot de dist. 246a, jusqu'au point F, près du bloc 25, bloc de dist. 196, Vancouver, C.-B. (Dossier 572.19.)

Ordonnance accordant la demande, sujette à la condition que la compagnie requérante indemnise le propriétaire des terrains pour les dommages (s'il y en a) causés à leurs droits riverains, par la prise de possession des terrains que la ville de Vancouver accorde à la compagnie de chemin de fer. Voir ordonnance n° 12952.

2604. Requête du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 238, demandant l'autorisation de détourner l'emplacement de sa voie entre la con. A, en face d'Ottawa, tp. de Nepean, Oont., et la con. 1, en face d'Ottawa, tp. de Nepean, Ont. (Dossier 16625.)

Ordonnance accordant la demande. Voir ordonnance n° 13014.

2605. Demande du tp. de Nepean et du village de Westboro, Ont., en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de prolonger la rue Victoria à travers le chemin du Pacifique-Canadien au village de Westboro, Ont. (Dosseir 16661.)

Ordonnance accordant la demande. Les travaux devant être faits aux frais du tp. de Nepean et du village Westboro. Voir ordonnance n° 13004.

2606. Requête de la ville de Steelton, Ont., en vertu des articles 237 et 238, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger le chemin de fer Pacifique-Canadien à soumettre à la Commission un plan et profil de cette partie de son chemin de fer qui traverse la rue Saint-Jean, et à protéger le dit croisement au moyen de barrières, ou de gardiens, ou selon que la Commission le jugera nécessaire. (Audition ajournée.) (Dossier 9437.604.)

Requête retirée.

2607. Requête de la ville de Steelton, Ont., en vertu des articles 237 et 238, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger le chemin de fer Pacifique-Canadien à soumettre à la Commission un plan et profil de cette partie de sa voie qui traverse la rue Wellington, et à protéger le dit croisement en y plaçant des barrières et des gardiens, et par tout autre moyen que la Commission jugera nécessaire. (Audition ajournée.) (Dossier 9437.583.)

Requête retirée.

2608. Etude de la rédaction de règlements projetés concernant l'inspection, l'épreuve et le nettoyage des chaudières de locomotives. (Circulaire n° 57.) (Dossier 16513.)

Ordonnance prescrivant à toutes les compagnies de chemin de fer de produire, pour le 7 avril 1911, copie de leurs règlements en vigueur à ce sujet.

2609. Requête du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, demandant l'approbation des plans dits *Toronto Grade Separation, Part I,* comme suit:

1. Howard Ave., Sudbury, Toronto. (Culées).
2. Tunnel de la rue Jane, tp. d'oYrk. (Culées).
3. Pont de la rivière Humber (culée de l'est, culée de l'ouest et piles du centre.) (Dossier 588.8.)

Ajournée jusqu'aux séances de la Commission à Toronto, le 24 courant, en ce qui concerne le n° 3; ordonnance approuvant les plans des tunnels, n°s 1 et 2.

2610. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, en vertu de l'article 178, demandant l'autorisation de prendre possession de certains ter-

rains dans les townships de Barton et d'Ancaster, Ont., pour l'agrandissement des parcs à marchandises de Hamilton. (Dossier n° 16450.)

Ordonnance accordant la demande. Voir ordonnance n° 12957.

2611. Requête de la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central, demandant l'autorisation de détourner la grande route à la station Fletcher, township de Raleigh, chemin situé entre les townships de Tilbury-Est et de Raleigh, Ontario.

(NOTE).—On étudie la question des dépenses. (Dossier 9437.165.)

Ordonnance stipulant que 20% du coût de l'ouvrage, moins les frais exigés par le déplacement des poteaux de la Compagnie de Téléphone Bell, soient payés à même le fonds des passagers à niveau des chemins de fer. L'ingénieur de la Commission devra vérifier les comptes. Voir ordonnance 13230.

2612. Etude de la protection du croisement de Stone-Road, oû passe le chemin de fer Pacifique-Canadien, à Galt, Ont. (Dossier 9437.620.)

En suspens, afin de permettre aux parties de discuter la question ou d'en arriver à une entente.

2613. Requête de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu des articles 221, 222 et 237, demandant l'autorisation de construire des embranchements et des voies de service jusqu'à certains emplacements de manufactures, dans la ville de Windsor, Ontario, à partir d'un point sur le lot 85, en traversant l'avenue McDougall, puis le chemin Tecumseh, et le long de la rue Mercer jusqu'à la rue Giles. (Dossier 15540.)

Requête retirée.

2614. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, en vertu des articles 221, 222, 223 et 237, demandant l'autorisation de construire des embranchements dans la ville de Hamilton, Ontario, à partir d'un point situé sur la ligne orientale de ceinture de la compagnie requérante, point marqué H. B. 98-08.8, à une courte distance à l'ouest de la rue Trolley, et s'étendant à l'ouest à travers la rue Trolley et le chemin Stipe jusqu'à un point marqué H. B. 109-60.7. Aussi d'un point sur la dite ligne de ceinture marqué H. B. 100-64.2, à une courte distance à l'ouest de la rue Trolley, et s'étendant à l'ouest à travers le chemin Stipe jusqu'à un point marqué 109-50.7. (Dossier 16178.)

Ordonnance accordant la demande. Voir ordonnance n° 13114.

2615. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, en vertu des articles 221, 222 et 223, demandant l'autorisation de construire un tronçon de voie ferrée à Hamilton, Ont., à partir du lot 11, dans la partie arpentée par Case, Cahill & Corser, en face du côté sud de la rue Princess, entre la rue Ruth et l'avenue Sherman, et se dirigeant à l'est par les rues Sherman et Earl, l'avenue Gibson, la voie de la *Hamilton Radial Electric Ry.*, rue Rosedale, la rue Princess et la rue Milton, par les terrains de la *Canadian Washing-house Co., Ltd.;* en vertu des articles 235 et 237, de traverser à niveau au-dessus de chemins et ruelles; en vertu de l'article 227, de traverser la voie de la *Hamilton Radical Electric Ry. Co.* au moyen d'un viaduc.

(NOTE).—Les requérants devront signifier aux propriétaires de terrains un avis de l'audition de cette demande à Toronto le 24 février 1911. (Dossier 16748.)

Ordonnance accordant la demande. *Voir* ordonnance 13208.

2616. Requête de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de détourner le chemin de Kingston et le chemin latéral entre les lots 4 et 5 des concessions A et B, et de construire un passage sous la voie du chemin de fer sur le lot 4 de la concession "B", ville de Hamilton, comté de Northumberland, le dit passage devant remplacer le passage sous la voie ferrée, approuvé par une ordonnance de la Commission n° 9611, en date du 17 février 1910. (Dossier 3878-160.)

Ordonnance rescindant l'ordonnance du 17 février 1910, pour la raison qu'elle avait été rendue par inadvertance et erreur. L'audition de la requête est ajournée à vendredi le 24 mars à Cobourg, Ontario.

2617. Requête de la Compagnie du chemin de fer de la Baie-Georgienne et du Littoral, en vertu des articles 169 et 167, demandant l'autorisation de reviser la rampe à partir du poteau milliaire 65·73 jusqu'au poteau milliaire 69, dans les townships d'Ops et de Fénélon; revision du tracé du poteau milliaire 69 au poteau milliaire 70·5; tracé à partir du poteau milliaire 70·5 jusqu'au poteau milliaire 72·88, dans la ville de Lindsay, soit à un point situé sur le chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool.

(NOTE).—Cette affaire a été plaidée à Ottawa le 7 février, alors qu'une ordonnance a approuvé la station 20·30; on s'occupera maintenant du restant du tracé, y compris la prise de possession de la propriété de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à Lindsay. (Dossier 2100·10.)

La Commission a donné instruction de préparer une ordonnance, mais de ne pas l'émettre avant qu'elle ait été demandée par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

2618. Etude des mesures de précautions à prendre au passage à niveau du chemin de fer Grand-Tronc à deux milles et demi à l'ouest d'Acton-Oouest, Ontario.

(NOTE).—Les municipalités intéressées devront exposer les raisons pour lesquelles elles ne devraient pas contribuer au coût de la déviation projetée de la voie publique. (Dossier 9437·193.)

Question renvoyée à l'ingénieur de la Commission, qui devra faire une inspection et un rapport. L'ingénieur avertira les parties intéressées lorsqu'il visitera la localité.

2619. Etude de la question de protection au passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien au chemin Monoghan et à la rue Romaine, Peterboro, Ont. (Dossier 9437·298.)

Pas d'ordonnance rendue.

2620. Etude de la question de protection au passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue Saint-George, Peterboro, Ontario. (Dossier 9437·622.)

Pas d'ordonnance rendue.

2621. Etude de la question de protection au passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue Aylmer, Peterboro, Ontario. (Dossier 9437·623.)

Pas d'ordonnance rendue.

2622. Etude de la question de protection au passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue Rink, Peterboro, Ontario. (Dossier 9437·624.)

Pas d'ordonnance rendue.

2623. Etude de la question de protection au passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue Stewart, ePterboro, Onatrio. (Dossier 9437·625.)

Pas d'ordonnance rendue.

2624. Etude de la question de protection au passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue Park, Peterboro, Ontario. (Dossier 8437·626.)

Pas d'ordonnance rendue.

2625. Etude de la question de protection au passage à niveau de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue Cumberland, Peterboro, Ontario. (Dossier 9437·627.)

Pas d'ordonnance rendue.

2626. Requête de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, en vertu de l'article 258 de la loi des chemins de fer, et de l'ordonnance nº 8627, approuvant les plans en duplicata de la nouvelle gare de voyageurs qui doit être érigée à Guelph, Ont., aussi les plans indiquant la nouvelle disposition des voies et l'emplacement de la nouvelle station. (Dossier 9428. Cause 4433.)

Ordonnance approuvant le nouveau plan soumis par la ville de Guelph. La convention concernant la nouvelle disposition des voies devra être produite devant la Commission. (Dossier 9437·185.)

2627. Requête de la ville de Guelph, en vertu de l'article 238, demandant une ordonnance à l'effet de ratifier et confirmer la convention entre la cité de Guelph et la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, au sujet des précautions à prendre au chemin Eramosa, Guelph, Ont. (Dossier 9437·185.)

Ordonnance confirmant la convention datée du 3 octobre 1910, subordonnément aux conditions mentionnées dans cette ordonnance. *Voir* ordonnance n° 13168. Des barrières devront être placées au chemin Eramosa le ou avant le 1er juillet 1911, et il devra être payé 20 pour 100 du coût de la construction à la compagnie du chemin de fer à même le fonds des passages à niveau de chemins de fer.

2628. Requête de la ville de Guelph, en vertu de l'article 237, demandant une ordonnance à l'effet de ratifier et de confirmer la convention entre la ville de Guelph et la compaagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, au sujet des précautions à prendre au pont Allan, rue Hefferman, Guelph. (Dossier 9437·186.)

Ordonnance confirmant la convention datée du 3 octobre 1910, subordonnément aux conditions mentionnées dans cette ordonnance, et prescrivant l'installation d'une sonnerie au pont d'Allen pour la ligne principale seulement. Un signaleur devra prendre soin de toutes les aiguilles à cet endroit.

2629. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto et Eastern, en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de construire sa ligne de chemin de fer le long de la rue Bank, et à travers les rues Mechanic, Church, Prince, Simcoe, Mary et Division, Ottawa, Ont. (Dossier 15881·1.)

Ordonnance permettant à la compagnie requérante de construire une ligne de chemin de fer le long de la rue Grant. *Voir* ordonnance 13110.

2630. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto et Eastern, en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de construire sa ligne à la station 195·59, rue Grand-Trunk Ry., et les rues Ash, Perry, Brock, Byron, Centre, Kent et Euclid, et le chemin pulbic à la station 227.02, Whitby, Ont. (Dossier 15881.2.)

Ordonnance accordant la demande. *Voir* ordonnance n° 13111.

2631. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto et Eastern, en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de construire sa ligne de chemin de fer le long de la rue Wellington et à travers les rues Scugog, Temperance, George, Liberty et Division, à Bowmanville, Ont. (Dossier 15881.3.)

Ordonnance accordant la demande. *Voir* ordonnance 13107.

2632. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto et Eastern, en vertu de l'article 159, demandant d'approuver le tracé de sa ligne de chemin de fer à travers les townships de Pickering, Whitby-Est, Whitby et Darlington, Ont. (Dossier 15881·4.)

Ordonnance accordant la demande. *Voir* ordonnance 13106.

2633. Demande du village de Mimico, Ont., concernant la condition, réputée dangereuse, du croisement de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à la rue Church, dans ce village. (Dossier 9437·82.)

Pas d'ordonnance rendue. M. Gillen se charge, au nom de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, de fermer et d'ouvrir les barrières au passage à niveau jusqu'à minuit.

2634. Requête de la Compagnie du chemin de fer C.N.O., en vertu des articles 159 et 237, demandant l'approbation du tracé de sa ligne de chemin de fer depuis le chemin Davenport jusqu'à l'avenue McClennan, à Toronto, Ont., et pour l'autorisation de traverser les chemins publics, tel qu'indiqué sur les plans. (Dossier 3878·343.)

Jugement réservé.

2635. Requête de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara et Western, en vertu des articles 176 et 177, demandant l'autorisation de prendre, utiliser et

occuper des parties du lot n° 35, concession 3, dans la ville de Toronto, comté d'York, Ont., et partie des lots 14 et 24, inclusivement. (Dossier 4488·32.)

Jugement réservé.

2636. Requête de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, en vertu des articles 222 et 237, demandant l'autorisation de construire une voie d'évitement à partir d'un endroit sur l'une de ses voies d'évitement sur l'avenue Pacifique, au nord de la rue Liberty, Toronto, Ont., le long de et à travers l'avenue Pacifique jusqu'à un point situé vis-à-vis la limite nord des terrains appartenant à la compagnie dite *The Hinde and Dauch Paper Co. of Canada, Limited.* (Dossier 1359·2.)

Ordonnance accordant la demande et décrétant que, si les parties intéressées ne peuvent s'entendre au sujet de la compensation à payer, M. F. H. Drayton détermine le chiffre de la compensation pour les dommages à la propriété, s'il y a lieu, sur l'avenue Pacific. (Voir ordonnance 13113.

2637. Demande de la *Powell Lumber & Door Co., Ltd.,* Toronto, Ont., concernant le croisement du chemin de fer Grand-Tronc à la rue Front, Ouest, Toronto, Ont. (Dossier 331.)

Ordonnance rejetant la demande, avec permission à la compagnie requérante d'invoquer la question de prétendus dommages, si elle le désire. Voir ordonnance 13121.

2638. Requête de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu des articles 222, 227 et 237, demandant l'autorisation de poser, construire et exploiter trois voies de garage croisant et longeant l'avenue Pardee, aussi croisant l'avenue Liberty et faisant raccordement avec une voie de garage de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc. (Dossier 12259.)

Ordonnance permettant la construction d'une voie de garage telle qu'indiquée sur le plan, sauf qu'il ne sera pas fait de raccordement avec la voie de garage du chemin de fer Graand-Tronc entrant du sud par le lot 30 ou vers cet endroit. Voir docunance 13152.

2639. Etude de la question de protection du croisement à la rue Keele et à l'avenue Saint-Clair, à travers les voies du Grand-Tronc et du Toronto-Suburban, Toronto, Ont.

(Note).—Les compagnies de chemins de fer sont priées d'étudier l'opportunité d'accorder une plus grande protection au croisement actuel. (Dossier 357.)

La décision finale de la Commission est remise sur entente que s'il vient à la connaissance de la Commission que l'ordonnance a été violée par ceux qui sont chargés des locomotives, et que les croisements sont faits en contravention à l'ordonnance, les croisements seront examinés par l'ingénieur de la Commission, et une ordonnance sera rendue obligeant le Grand-Tronc à protéger plus efficacement les croisements en question, selon qu'il aura été décidé par l'ingénieur de la Commission.

2640. Requête de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, en vertu des articles 227 et 337, demandant autorisation de construire deux voies de garage sur et à travers l'avenue Saint-Clair, Toronto, Ont., et les voies du *Toronto Suburban Ry.,* sur l'avenue St. Clair. (Dossier 16580.)

Le chemin de fer Grand-Tronc décide de ne pas insister sur sa demande.

2641. *Re* protection au passage à niveau des compagnies de chemins de fer Graand-Tronc et Pacifique-Canadien à l'avenue Brock, Toronto, Ont.

(Note).—Les plans du chemin de fer Grand-Tronc seront étudiés; aussi la question de la répartition du coût des travaux. (Dossier 9437·106.)

Ordonnance à l'effet que le tunnel devant être construit au dit croisement ait 56 pieds de large, avec deux voies de 21 pieds de large et deux trottoirs de 7 pieds, ou deux travées de 28 pieds. Le Grand-Tronc devant soumettre de nouveaux plans indiquant la longueur du tunnel projeté pour le 27 mars 1911. Toute nouvelle étude de la requête et de la répartition du coût des travaux étant suspendue jusqu'après la production des plans.

2642. Requête de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, demandant l'autorisation de prolonger sept voies à travers le chemin Weston, dans la ville de Toronto, Ont., et construire un quai de transbordement à travers le dit chemin Weston. (Dossier 16378.)

Ordonnance autorisant le Pacifique-Canadien à construire sept voies à travers le chemin Weston, et un quai de transbordement sur le dit chemin; le chemin de fer Pacifique-Canadien devant payer à la municipalité de la ville de Toronto, le pont sur le chemin Weston une fois fini, la somme de $8,052 en paiement complet du coût des travaux nécessaires se rattachant à la reconstruction du pont. La question du délai pour la construction du pont devant être soumise à l'ingénieur de la Commission et réglée par lui. Voir ordonnance 13117.

2643. *Re* croisements à niveau de la compagnie du Graand-Tronc aux avenues Windermere et Ellis, dans le township d'York, Ont. Dossier 6994. Cause 3026.

Nulle autre ordonnance nécessaire, les plans indiquant la voie et sa largeur.

2644. Requête du township d'York, Ont., en vertu de l'article 237, demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à fournir un croisement à niveau pour la grande route projetée au-dessus du chemin de fer *Old Belt Line,* à l'est de la rue Yonge. (Dossier 16719.)

Demande refusée. Voir ordonnance 13158.

2645. Etude de la question de l'élimination du croisement à niveau de la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, à l'est de la rue Yonge, Toronto-Nord, Ont. Audition ajournée. (Dossier 9437·153.)

Jugement réservé.

2646. Requête de la municipalité du township d'Etobicoke, Ont., demandant une ordonnance touchant les mesures de protection au croisement par la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc de l'avenue Mimico, totwnship d'Etobicoke, Ont. (Dossier 9437·631.)

Ordonnance rejetant la demande. Voir ordonnance 13108.

3647. Requête de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, demandant l'approbation du choix de l'emplacement de la nouvelle station près de l'angle nord du chemin Weston et de l'avenue Royce, Toronto-Ouest, Ont. (Dossier 16677.)

Ordonnance accordant la demande. Voir ordonnance 13116.

2648. Requête de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, demandant l'approbation des plans relatifs au changement de tracé et aux détails de construction de la partie I du *Toronto Grade Separation,* Toronto, Ont.

(NOTE).—La Commission étudiera la question du tunnel à l'avenue Salisbury, township d'Etobicoke, et à la rue Church, Mimico, Ont. (Dossier 588·6.)

Ordonnance autorisant le chemin de fer Grand-Tronc à construire un tunnel à l'avenue Salisbury, dans le village de Mimico. Les plans devant être soumis à la Commission vers le 1er avril 1911. Le tunnel devant avoir 30 pieds de large, dont 25 pieds de voie et 5 pieds de trottoir; 20 pour 100 du coût payables à même le *Railway Grade Crossing Fund.* Voir ordonnance 13169.)

2649. Requête de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, demandant l'approbation des plans du *Toronto Grade Separation,* section 1.

Pont de la rivière Humber, (culée est, culée ouest, et pile du centre). (Dossier 588·8).

Etude remise jusqu'à ce que le ministre des Travaux publics ait disposé de la requête qui lui a été adressée.

2650. Requête de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, en vertu de l'article 178, demandant l'autorisation de prendre une partie du lot 2, sur le côté nord d'Empress Crescent, et partie du lot 1, côté nord d'Empress Crescent, Toronto, Ont. (Dossier 588·9.)

Ordonnance accordant la demande et décrétant que dans les cas où, en vertu des termes de l'ordonnance, l'expropriation de certains terrains serait autorisée, et où les

parties non expropriés des terrains ou toute construction sur ces parties non expropriées subiraient des dommages résultant de l'emploi que l'on pourrait faire des parties expropriées, le chemin de fer Grand-Tronc achetera le reste des terrains ainsi morcelés ou accordera pleine compensation pour tous les dommages subis. Voir ordonnance 13191.

2651. Requête de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, en vertu de l'article 178, demandant l'autorisation de prendre huit ou neuf pièces de terre situées dans les townships d'York et d'Etobicoke, relativement au *Toronto Grade Separation,* section 1. (Dossier 588-10.)

Ordonnance rendue au sujet des terrains de madame Chapman, la compagnie s'engageant de prendre 5 pieds de moins en largeur pour 150 pieds à l'est de l'avenue Ellis, si l'ingénieur en chf de la compagnie constate que les travaux peuvent être construits sur la dite partie plus étroite. Requête en suspens au sujet des usines Bolt. Requête en suspens dans le cas de madame Mary MacDonald, jusqu'à ce que soit réglée la question du croisement de Sunnyside; aussi la question des terres de l'Orphelinat Sunnyside et de M. Johnston. Aussi en ce qui concerne MM. Mile et Woods et la *Toronto & York Radial Company*. Quant à la ville de Toronto, de nouveaux plans seront produits conformément à la convention.

2652. Requête du township d'Etobicoke, Ont., demandant une ordonnance à l'effet de faire une nouvelle répartition de la quote-part du township en ce qui concerne le coût du tunnel de la rue Queen, à l'ouest de la rivière Humber. (Dossier 588-11.)

Requête retirée.

2653. Requête de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, locataire du chemin de fer de la Baie-Georgienne et du Littoral, en vertu de l'article 167, demandant l'autorisation de changer le tracé d'une partie de sa voie dans la ville d'Orillia.

(NOTE.—Termes de l'ordonnance à discuter.)

(Dossier 10568.)

Ordonnance approuvant le mode de protection aux croisements de la Compagnie du chemin de fer Granad-Tronc à Atherley-Junction par des appareils d'enclenchement complets devant être installés et entretenus par la Compagnie du Grand-Tronc et le coût payé par la compagnie requérante. Pour conditions, voir ordonnance 13572. Ordonnance 10586 rescindée.

2654. Plainte de *Thos. Myles Sons, Limited,* de Hamilton, Ont., relativement aux prix de transport sur consignations de coke à Hamilton, Ont. (Dossier 16657.)

Ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de rétablir les prix de transport du coke d'usine à gaz de Buffalo et Suspension-Bridge, N.-Y., aux endroits d'Ontario indiqués sur le tarif C.R.C. n° 2195, prix qui étaient en vigueur le 11 décembre 1910, le nouveau tarif devant entrer en vigueur pas plus tard que le 24 avril 1911. Voir ordonnance 13215.

2655. Plainte de J. et J. Taylor, *Toronto Safe Works,* Toronto, Ont., au sujet d'une note dans la classification des marchandises en ce qui concerne les coffres de sûreté, laquelle note se lit comme suit: "Les coffres de sûreté de 1,000 livres chacun et plus devant être chargés et déchargés par les propriétaires", classification canadienne n° 14, coffres en fer, article 48. (Dossier 9428.6).

Ordonnance rendue à l'effet que la dite note à l'article 35, page 47 de la classification canadienne 15, soit biffée, et que les mots "Coffres de 1,000 livres et plus" soient biffés de la liste des exceptions aux tarifs de camionnage des compagnies de chemin de fer. Voir ordonnance 13185.

2656. *Re* révision projetée du classement du tabac soumise à l'approbation de la Commission dans le supplément n° 1, classification canadienne n° 15. (Dossier 16453.)

Ordonnance rejetant la requête. Voir ordonnance 13355.

2657. Plainte de J. Barton Yourex, 187 rue du Collège, Toronto, Ont., à propos du supplément exigé par la Compagnie de Téléphone Bell pour usage du téléphone à cette adresse. (Dossier 3574.23).

Ordonnance rejetant la demande. Voir ordonnance 13115.

2658. Requête de la *Port-Hope Telephone Co., Ltd.,* demandant une ordonnance enjoignant à la *Bell Telephone Company of Canada* de fournir le raccordement avec le système d'échange local de la *Bell Telephone Company* à Newcastle, Ont. (Dossier 3839.147).

Requête retirée.

2659. Requête de *The Ingersoll Telephone Co., Limited.*
The Harrietsville Telephone Assn., Limited.
The Blenheim and South Kent Telephone Co., Ltd.
The Wheaetley Telephone Co., Ltd.
The People's Telephone Co. of Forest, Ltd.
The South Lambton Telephone Co-operative Assn.
The Port Hope Telephone Co., Ltd.
The Markham and Pickering Telephone Co., Ltd.
The Niagara District Telephone Co., Ltd.
The Brussels, Morris and Grey Municipal Telephone System, et *The Consolidated Telephone Co., Ltd.,* demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la *Bell Telephone Co.,* du Canada de fournnir le raccomdement de longue distance avec leurs systèmes téléphoniques respectivement. (Dossier 16171.)

Jugement réservé.

2660. Requête de la *Nelson Telephone Co., Ltd.,* demandant la révision des termes du contrat conclu avec la *Bell Telephone Co.* du Canada, en date du 1er mai 1909. (Dossier 3839·93).

2661. Requête de la *People's Telephone Company,* de Sherbrooke, P. Q., demandant que le raccordement exclusif ne soit pas approuvé entre la *Canadian Telephone Company* et la *Bell Telephone Company.* (Dossier 3839·145.)

Voir jugement du commissaire Mills, approuvé par le commissaire en chef et le sous-commissaire en chef. Annexe "C".

2662. Demande de M. Meagher, Debec-Jct., en vertu des articles 226 et 284, demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre au chemin de fer Pacifique-Canadien, de construire un embranchement jusqu'à son entrepôt à Debec-Jct. (Dossier 16278.)

Ordonné que la compagnie de chemin de fer transporte, à ses propres frais, l'entrepôt selon le désir du requérant. La compagnie devant s'assurer le terrain nécessaire à la construction pour un loyer nominal de $12 par année. Voir ordonnance 13162.

2663. Requête du chemin de fer C.N.Q., en vertu des articles 237, 227, 228, demandant l'autorisation de traverser la rue Notre-Dame, à Montréal, P.Q., de traverser les voies des tramways de Montréal au moyen d'un viaduc, et de relier sa voie à celles de la Commission du port de Montréal. (Dossier 2342·38.)

Ordonnance accordant la demande aux frais de la compagnie requérante, les travaux devant être terminés vers le 1er août 1911. Voir ordonnance 13197.

2664. Requête du chemin de fer Granad-Tronc, en vertu des articles 222, 237 et 167, demandant l'autorisation de construire une voie de garage partant d'un point sur l'avenue Acorn, Saint-Henri, Montréal, P.Q., de là se dirigeant vers le sud-ouest le long de et sur l'avenue Acorn, sur un parcours d'environ 390 pieds, jusqu'à son point vis-à-vis les édifices de la *National Acme Manufacturing Company.* (Dossier 16459.)

Ordonnance accordant la demande, la voie devant être construite vers le 7ème jour de septembre 1911. Voir ordonnance 13167.

2665. Requête du township de Nepean, en vertu de l'article 237, demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre au chemin de fer Pacifique-Canadien d'enlever les bar-

rières au croisement de ferme et d'établir un croisement à niveau convenable à l'avenue Carleton, lot 33, con. "A", township de Nepean, Ont. (Dossier 16675).

Jugement réservé, la question d'un plan général de croisements sur le chemin de fer Pacifique-Canadien devant être étudié par l'ingénieur de la Commission, qui fera rapport à ce sujet.

2666. Requête de la ville d'Ottawa demandant une ordonnance, en vertu de l'article 238, enjoignant au chemin de fer Grand-Tronc de protéger l'avenue Bronson en faisant passer la grande route au-dessus des voies ferrées. (Dossier 10488).

Ordonné de construire un pont devant être terminé vers le 1er novembre 1911. Le coût des travaux à répartir comme suit: 20 pour 100 (n'excédant pas $5,000) payables à même le *Railway Grade Crossing Fund;* ⅜ du reste de la ville d'Ottawa, et ⅝ par la compagnie de chemin de fer. Pour détails complets, voir ordonnance du 7 mars 1911.

2667. Requête du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 178, demandant l'autorisotion de prendre les terrains suivants:—Partie du lot 9, bloc 5, côté est du chemin de la Petite-Chaudière, et partie de la moitié est du lot 37, 1ère con., Ottawa Front, township de Nepean, Ottawa, Ont. (Dossier 16843).

Requête retirée, la compagnie ayant acheté le terrain.

2668. Requête du chemin de fer Grand-Tronc (chemin de fer C.-A.), en vertu de l'article 257, demandant l'approbation des plans des quais et remises de trains projetés pour la gare à voyageurs Central Union, à Ottawa, Ont. (Dossier 1593·1).

Ordonnance approuvant les plans. Ordonnance 13188 rescindée. Voir ordonnance 13323.

2669. Requête de la municipalité de North-Hatley, P.Q., demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre au chemin de fer Boston et Maine d'établir un croisement au-dessus de l'emplacement de la voie du *Massawappi Valley Ry.,* dans le village de North-Halley. (Dossier 16885).

Ordonnance accordant au village de North-Hatley la permission de construire et d'entretenir, à ses propres frais, un viaduc au-dessus des voies de la Compagnie du chemin de fer Boston et Maine, tel que demandé. La question du coût de protection, si cela est nécessaire à l'avenir, étant réservée pour plus ample étude. Voir ordonnance 13217.

2670. Plainte de D. et O. proule, de Digby, N.-E., alléguant que la Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic exige des prix excessifs pour le transport du poisson entre Digby, N.-E., et aint-Jean, N.-B. (Dossier 16584.)

La Commission décide qu'une ordonnance n'est pas nécessaire, la question ayant déjà été mise à l'étude.

2671. Plainte relative aux nouveaux tarifs des messageries en ce qui concerne le lait et la crème.

(NOTE.)—La Commission étudiera les points suivants:

1. Changement du poids évalué de la crème de 10 à 12 livres par gallon.
2. Augmentation du prix minimum de l'échelle "N" de 30 à 35 cents par 100 livres. (Dossier 4214·55.)

Ordonné que les prix de transport de la crème à beurre, entre tous les points à l'est de Port-Arthur, n'excéderont pas les chiffres indiqués sur l'échelle énoncée dans l'ordonnance. Les compagnies de messageries devront soumettre à l'approbation de la Commission les tarifs spéciaux sur la crème douce en bidons pour des fins autres que la fabrication du beurre, ajustant les prix pour le service entier, savoir, l'expédition de la crème au dehors et le retour des bidons vides, de manière que pour le service entier il n'y ait pas d'augmentation des prix fixés pour le service total en mars 1907 et mars 1911. Ces dispositions de l'ordonnance devant entrer en vigueur le 1er mai 1911. *Voir* ordonnance 13381.

2672. Requête du chemin de fer C.N.O., en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de détourner le chemin Kingston et la route latérale entre les lots 4 et 5, concessions "A" et "B", township d'Hamilton, comté de Northumberland, le dit croi-

sement devant remplacer le tunnel approuvé par l'ordonnance 9611, en date du 17 février 1910. (Dossier 3878·160.)

Ordonnance décrétant la construction d'un tunnel sur le chemin Kingston, de 30 pieds de largeur et de 14 de hauteur, aux frais de la compagnie du chemin de fer.

2673. Requête de G. N. Smith, demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre au chemin de fer C.N.O. de construire un viaduc au-dessus de sa ligne au croisement de la propriété du requérant, lot 3, concession 4, township de Clarke. (Dossier 15622.)

Soumis à l'ingénieur de la Commission pour étude et rapport.

2674. Etude de la question du tunnel du chemin de fer C.N.O. à la rue Division, Cobourg, Ont. (Dossier 3878·43.)

Ordonnance rescindant l'ordonnance du 17 février 1911, approuvant le plan détaillé du tunnel. Instruction à la compagnie du chemin de fer de soumettre un nouveau plan détaillé du tunnel indiquant un trottoir en ciment de 5 pieds sur le côté ouest, un chemin de 30 pieds, et l'élimination de toutes colonnes. *Voir* ordonnance 13372.

2675. Croisement du chemin de fer C.N.O. entre les lots 4 et 5, et ballastage en gravier du chemin au croisement Stephen. (Dossier 3878.237.)

Pas d'ordonnance rendue, la compagnie du chemin de fer ayant entrepris de faire disparaître la cause de la plainte.

2676. Plainte du township de Darlington, comté de Durham, au sujet du croisement du chemin de fer C.N.O., au chemin Manver, dans le dit township. (Dossier 9437.557.)

Question soumise à l'ingénieur de la Commission pour rapport, après examen fait pour l'ouverture du trafic.

2677. Plainte du township de Darlington, comté de Durham, au sujet du croisement du chemin de fer C.N.O. au chemin cugog, dans le dit township. (Dossier 9437.658.)

Question soumise à l'ingénieur de la Commission pour rapport, après examen pour l'ouverture du trafic.

2678. Plainte du township de Darlington, comté de Durham, au sujet du fossé pour prise d'eau, à l'ouest de Law's-Pond-Hole, sur la ligne du chemin de fer C.N.O. (Dossier 66986.)

Question soumise à l'ingénieur de la Commission pour rapport, après examen pour l'ouverture du trafic.

2679. Plainte du township de Darlington, comté de Durham, au sujet du croisement du chemin de fer C.N.O. sur le lot 21, concession 5, dans le township de Darlington. (Dossier 3878.56.)

Pas d'ordonnance, la compagnie du chemin de fer ayant entrepris de niveler convenablement le chemin sans retard.

2680. Plainte du township de Darlington, concernant le croisement du chemin de fer C.N.O. au chemin Montgomery, entre les lots 24 et 25, concession 4, township de Darlington. (Dossier 487850.)

Pas d'ordonnance rendue, la compagnie du chemin de fer s'étant engagée à mettre un garde-fou de chaque côté du fossé au dit croisement.

2681. Plainte du township de Darlington, comté de Durham, concernant un croisement du chemin de fer C.N.O., entre les lots 28 et 29, concession 4, dans le dit township. (Dossier 3878.57.)

Pas d'ordonnance rendue, la compagnie du chemin de fer s'étant engagée à faire disparaître la cause de la plainte.

2682. Plainte du township de Darlington, comté de Durham, concernant le croisement par le chemin de fer C.N.O. du chemin public entre les lots 30 et 31, concession 4, dans le dit township. (Dossier 3878·58.)

Question soumise à l'ingénieur de la Commission pour rapport, après examen pour l'ouverture du trafic.

ANNEXE C.

QUELQUES-UNS DES PRINCIPAUX JUGEMENTS, DU 31 MARS 1910 AU 31 MARS 1911.

Cottrell vs la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Jugement du sous-commissaire en chef Scott, 4 mai 1910.

"M. Cottrell possède, dans la ville de Vancouver, un entrepôt où la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien a livré un wagon à lui consigné par MM. W. V. Dawson et Cie, de Montréal, Québec.

Le wagon une fois dans l'entrepôt, la compagnie voulait en examiner le contenu, mais M. Cottrel s'y opposa. La compagnie fit alors transporter le wagon à ses hangars de marchandises, et après inspection avertit M. Cottrell que le wagon était sur la voie de livraison des camions, où il fallait recevoir les marchandises, que la livraison ne serait pas faite à son entrepôt, excepté sur paiement du tarif régulier d'aiguillage, tarif faussement coté à $6.00, mais, d'après le tarif du P.-C., C.R.C.W. 1110, s'élevant à $5. Ce montant ayant été payé, le wagon fut de nouveau transporté à l'entrepôt. M. Cottrell fit alors une plainte à la Commission protestant contre ce supplément de $6 pour aiguillage ou "nouvelle livraison", tel que décrit sur le reçu donné par l'agent de la compagnie. M. Cottrell prétendit qu'il était incommode pour lui de faire l'inspection dans son entrepôt, que cette inspection aurait dû être faite avant la livraison, et que sa propriété privée ne devait pas servir aux fins de la compagnie de chemin de fer. La compagnie ne fit aucune réponse, mais lors de l'audition de la cause, à Vancouver, le 27 octobre 1909, l'avocat de la compagnie prétendit que l'inspection des wagons chargés dans les entrepôts privés était chose reconnue dans la classification et était une pratique suivie dans l'intérêt des expéditeurs; que c'était une économie de temps permettant à la compagnie de faire une prompte livraison.

A l'audition, à Vancouver, la question de l'endroit où devait avoir lieu l'inspection a été discutée. La Commission n'a alors rendu aucune décision en cette caute, mais a préféré attendre que la question de l'endroit convenable pour l'inspection eut été de nouveau étudiée. Cette question a été soumise à la considération de la Commission par les compagnies de chemin de fer relevant de sa juridiction lors de notre session touchant le trafic le 18 janvier dernier (dossier 13109), et après avoir entendu ce qui s'est dit, nous en sommes venus à la conclusion que l'on ne pouvait établir, par une règle définie, l'endroit où l'inspection devrait être faite.

Cette question ayant été réglée, je crois qu'il faudrait s'occuper du point soulevé par M. Cottrell, à savoir, si une compagnie de chemin de fer a le droit d'utiliser un entrepôt privé pour l'inspection des chargements de wagons, et, dans le cas de refus du consignataire à ce sujet, si elle peut réclamer à ce dernier une redevance supplémentaire pour aiguillage du wagon vers ses hangers pour inspection et nouvelle livraison au consignataire.

Cette inspection est surtout à l'avantage de la compagnie de chemin de fer. Elle lui permet de se rendre compte si le fret transporté a été convenablement classifié et si les prix convenables ont été exigés. Il peut arriver parfois qu'il ressort de l'inspection une réduction des prix de transport, mais ce n'est pas là le but de l'inspection, et je crois que cela n'arrive pas souvent. Quelquefois par accident, par ignorance de la classification nécessairement compliquée et des tarifs des compagnies

de chemins de fer, et quelquefois par le fait de quelque expéditeur peu scrupuleux, les marchandises sont faussement décrites dans le connaissement. Pour éviter de semblables erreurs et assurer qu'elle reçoit les prix de transport auxquels elle a droit, la compagnie de chemin de fer transportant une charge de wagon la fait inspecter à l'endroit qui lui convient le mieux. D'après le paragraphe 3 de l'article 400 de la loi des chemins de fer, la compagnie a le droit de faire l'inspection, mais je ne crois pas qu'elle ait le droit de se servir, pour cette fin, de la propriété privée, au détriment ou désavantage du propriétaire. Certes, il ne serait pas raisonnable de la part du consignataire de s'opposer à ce qu'une compagnie de chemin de fer envoie son inspecteur à son entrepôt pour contrôler les marchandises à mesure qu'elles sont déchargées d'un wagon, déballées ou sorties des boîtes par le consignataire ou ses agents. Mais ce n'est pas ce qui est arrivé dans le cas de M. Cottrell. Les inspecteurs des compagnies de chemin de fer ne doivent pas avoir le droit de décharger partiellement ou en entier un wagon dans l'entrepôt d'un consignataire et d'examiner les marchandises si cela l'incommode ou nuit à ses affaires dans le moment. Il s'en suit naturellement que si un wagon mis dans un entrepôt privé ou sur une voie privée est déplacé par une compagnie de chemin de fer pour les fins d'inspection, il devrait être remis dans sa position première sans frais supplémentaires pour le consignataire. C'est un cas qui, sans doute, ne se présentera psa souvent, maais, toutefois, puisque la Commission est saisie de la question, il conviendrait de rendre une ordonnance générale s'appliquant aux points que j'ai mentionnés afin qu'ils soient réglés pour l'avenir.

M. le Commissaire McLean approuve cette opinion.

La Canadian Lumbermen's Association vs les Compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien.

The Lumbermen's Association a demandé une ordonnance désavouant les tarifs des compagnies défenderesses mis en vigueur le 1er mai 1908.

La réponse des défenderesses était que les prix exigés étaient aussi avantageux que ceux des chemins de fer aux Etats-Unis, et soutenaient avantageusement la comparaison avec les prix exigés pour les autres matériaux de construction.

Jugement du sous-commissaire en chef Scott, le 9 mai 1910.

" Dans sa plainte datée du 29 décembre 1908, la *Lumbermen's Association* demandait le désaveu des tarifs spéciaux de transport suivants mis en vigueur le 1er mai 1908:—

P.-C. N° E 69 C.R.C., 1104.
G.-T. N° C.F. 83 C.R.C., N° E. 1210.
C.N.Q. N° 116 C.R.C. N° 269.
C.N.O. N° 46 C.R.C. 76.

et demandait le rétablissement des tarifs en vigueur durant la saison d'été de 1907, avec les modifications propres à faire disparaître les erreurs, désaccords ou distinctions, sans augmenter les prix.

Subséquemment, dans une communication adressée à la ommission, le 5 janvier 1909, la plainte contre la Compaagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario a été retirée. Dans leur réponse, les compagnies de chemins de fer admettaient que les divers tarifs, avec leurs suppléments onéreux, en vigueur avant le 1er mai 1908, renfermaient plusieurs défauts, étaient mal agencés, et peut-être embarrassants pour le public.

Les compagnies de chemin de fer ajoutaient que dans la revision et la modification des vieux tarifs et la substitution des tarifs actuels, nulle tentative n'a été faite dans le sens d'une hausse uniforme des prix, et que les augmentations nécessaires n'étaient ni trop nombreuses ni onéreuses.

Lors de la première audition de la cause, il y a environ un an, les compagnies de chemin de fer déclarèrent qu'elles n'avaient pas l'intention d'augmenter sensiblement

les prix, et qu'en s'efforçant, par les nouveaux tarifs, d'établir une moyenne plus parfaite des prix que dans les anciens tarifs, elles avaient en somme peu augmenté leurs recettes provenant du transport du bois. Les requérants contestèrent cette assertion, et il devint alors du devoir de la Commission de décider si les marchands de bois, durant les premiers douze mois du nouveau tarif, avaient payé plus cher pour le transport de leur bois qu'ils n'auraient été obligés de payer pour le transport de la même quantité si le tarif annulé le 1er mai 1908 fut resté en vigueur une autre année. Le meilleur moyen d'arriver à une solution était d'obtenir des compagnies de chemins de fer des données sur le transport réel du bois durant une période déterminée, et de calculer les recettes des compagnies provenant de cette source sous l'empire de ce tarif, pour arriver à un terme de comparaison. Dans ce but les délibérations ont été ajournées.

La cause fut de nouveau reprise le 21 septembre dernier. Les déclarations mentionnées plus haut furent soumises, et démontrèrent que sous le nouveau tarif les chemin de fer avaient réalisé environ $40,000 par année de plus que sous l'ancien tarif, pour le même transport du bois, sur tous les envois, dans le pays ou à l'étranger. Sur cette augmentation de $40,000, $15,000 sont allés à la Compagnie du Grand-Tronc et $25,000 à la Compagnie du Pacifique-Canadien. Environ 25 pour 100 de l'augmentation ont été perçus sur les wagons de bois pour l'exportation.

La Commission est d'avis que ce chiffre de $40,000 constitue une augmentation sérieuse. Le commissaire en chef, dans le prononcé de son jugement à cette époque, s'est servi du langage suivant. (Enquête volume 91, page 10682):—

"Il nous est donc impossible de dire que l'augmentation de $15,000 dans un cas, et l'augmentation de $35,000 dans l'autre, ne constituent pas une question importante; au contraire. Ces sommes, à notre avis, sont considérables. Néanmoins nous n'hésitons pas à accepter la déclaration des messieurs qui ont préparé ces tarifs, à l'effet qu'ils n'ont pas agi dans l'intention de produire ces augmentations. Nous avons déjà dit que nous les croyons sincères dans leurs efforts et leurs intentions; qu'ils n'avaient pas eu d'arrière pensée ni aucun désir d'augmenter les recettes des compapagnies de chemins de fer. Mais le résultat est là, et c'est ce point que nous devons considérer. Les chiffres, croyons-nous, établissent un résultat qui n'a été ni préparé ni prévu. Si ce résultat peut être obtenu, si un tarif du genre indiqué peut être préparé et répondre au désir des hommes de chemin de fer, et éviter en même temps une augmentation aussi forte des prix de transport, alors, comme je l'ai dit, il faut qu'un semblable tarif soit préparé et mis en vigueur."

La question fut alors soumise à M. Hardwell, qui fut chargé de faire rapport sur la possibilité de préparer un tarif propre à rendre justice aux clients et exempt de tous les défauts que les compagnies s'étaient efforcées de faire disparaître, un tarif qui protégerait les recettes des compagnies de transport sans les augmenter d'une manière déraisonnable.

Jusqu'ici la question de la justification des augmentations de quelques-uns des prix n'avait pas été étudiée par la Commission. Après le prononcé du jugement du commissaire en chef, le 21 septembre, nous trouvons ce qui suit dans les procédures, volume 91, page 10686:—

"M. BEATTY: Il y a dans la décision de la Commission un point qui pourrait peut-être nous causer des difficultés. D'abord, nous est-il possible de justifier nos taux actuels, domestiques et d'exportation. Nous n'avons jamais eu l'occasion d'établir une preuve sur ce point. Si le résultat établit une augmentation de $14,000 d'un côté, puis de $24,000 d'un autre, ne pouvons-nous pas démontrer que les taux qui ont produit ce résultat sont raisonnables."

"L'hon. M. MABEE: Je ne crois pas que ce soit là la question primitive. En ce qui me concerne, je suis disposé à vous laisser le champ libre pour expliquer ces points tout comme les taux d'exportation."

"M. BIGGAR: Je crois que cela dépendra beaucoup du rapport de M. Hardwell."

" L'hon. M. BABEE: Je le crois. S'il ne trouve pas moyen de résoudre ce problême, il nous faudra faire autre chose."

Après avoir soigneusement étudié la question et avoir fait une enquête approfondie sur la situation, M. Hardwell, dans un rapport en date du 29 décembre 1909, a fait bénéficier la Commission du résultaat de ses recherches; et comme résultat, le commissaire en chef, dans un mémoire daté le 20 janvier 1910, communiqué aux intéressés, recommande qu'une conférence soit tenue au bureau de M. Hardwell entre les représentants des marchands de bois et ceux des compagnies de chemins de fer, en vue d'étudier, si possible, certaines propositions de M. Hardwell—le désir étant de modifier les tarifs de manière à amener les recettes des compagnies de chemins de fer, sous le nouveau tarif au chiffre approxmatif qu'ils atteignaient sous l'ancien tarif. La conférence eut lieu, et, dans un rapport à la Commission, en date du 9 mars, M. Hardwell dit ce qui suit:

" Conformément au mémoire du commissaire en chef, daté du 20 janvier, une réunion a eu lieu dans son bureau le 15 dernier, mais sans amener aucun résultat pratique—M. Hawkins tenait encore au vieux tarif; les représentants des chemins de fer n'ont pas apprécié mes idées de tarif, mais ils ont demandé du temps, afin d'en constater les effets sur le tonnage transporté—une recommandation qui, si elle eut été adoptée, eut eu pour effet d'ajourner indéfiniment la question."

A mon point de vue il n'est pas nécessaire de discuter dans le moment l'opportunité ou l'inopportunité d'un projet ayant pour but de réduire, sous le nouveau tarif, les recettes des compagnies au chiffre qu'elles représentaient sous l'ancien, et en même temps de rendre justice à tous, de prévenir toute préférence et de faire cesser les anomalies qui militaient contre l'ancien tarif.

Dans une lettre à la Commission, après la conférence du 15 février, le président de la *Canadian Freight Association* disait:

" S'il est question de rétablir les anciens tarifs qui, selon le jugement, renfermaient des anomaalies et les absurdités (page 10679 de la preuve); ou s'il s'agit de réduire les recettes, en se basant sur les tarifs autrefois en vigueur, les compagnies de chemin de fer réclament le privilège de démontrer que les prix actuels n'ont rien d'injuste, privilège qui leur a été reconnu aux sessions précédentes (pages 10640, 10641 et 10664 de la preuve).

Il fut alors résolu de fournir aux compagnies de chemins de fer l'occasion d'établir la nature raisonnable des prix de transport tant domestiques que d'exportation; et, dans ce but, la question fut remise à la session d'avril, session que la Commission devait consacrer à l'étude du trafic, et les intéressés furent avertis en conséquence.

L'audition de cette cause, depuis la plainte jusqu'à la solution finale, ayant pris beaucoup plus de temps que n'en prennent généralement les causes soumises à la Commission, j'ai cru qu'il ne serait pas hors de propos de faire un court historique des délibérations qui ont eu lieu, afin de démontrer qu'aucun retard déraisonnable n'a été causé par les parties intéressés à cette question.

Avant de discuter les efforts faits par des compagnies de chemins de fer pour expliquer l'augmentation de leurs prix de transport du bois aux séances consacrées par la Commission à la question du trafic, le 19 avril dernier, je signalerai le fait qu'il existait un besoin reconnu d'une révision des taarifs tels qu'ils existaient avant le 1er mai 1908; que dans plusieurs cas les prix étaient beaucoup plus bas que les prix sur d'autres articles pour de semblables distances, et que l'augmentation totale approximative de $40,000 par année sur les expéditions tant domestiques que d'exportation sur les deux lignes ne représentait que 3·14% des recettes brutes pour transport du bois par les deux compagnies durant la première année des nouveaux tarifs.

Les relevés fournis par les compagnies de chemins de fer en ce qui concerne le trafic du bois pendant quatre mois, établissent que 12,562 wagons de bois pour usage domestique ont été transportés durant cette période, soit un total approximatif de 37,692 pendant une année. Il est établi que l'augmentation des prix de transport de

ces wagons, durant douze mois, sous les nouveeaux tarifs, a été de $30,814.65, soit une moyenne d'environ 82 cents par wagon. Le poids moyen de ce bois étant de 39,879 livres par wagon, l'augmentation moyenne serait d'environ un cinquième de cent par 100 livres. Si l'on prend les chiffres du Grand-Tronc, l'augmentation moyenne serait de moins d'un huitième de cent par 100 livres.

Les compagnies, pour justifier leurs nouveaux tarifs sur le bois—(a) les comparent aux tarifs des compagnies de transport des Etats-Unis; (b) elles comparent leurs prix de transport du bois aux prix de transport des autres matériaux de construction, et le pourcentage du prix de transport à la valeur de l'un comparée à la valeur des autres; (c) elles établissent l'augmentation considérable de la valeur du bois et l'augmentation comparativement faible des tarifs durant les dix années antérieures au nouveau tarif; et (d) elles démontrent l'augmentation du coût d'entretien et d'exploitation des chemins de fer durant la même période, et font ressortir le fait que cette augmentation est due à l'augmentation du prix des traverses et des diverses espèces de bois nécessaires à la construction des wagons.

Je ne tenterai pas de passer en revue toute la preuve soumise, mais je signalerai quelques points qui ont attiré mon attention:—

(a) L'exaamen des registres a démontré que, dans le Kentucky et le Tennessee, il existe plus de 20 tarifs de transport du bois, pour des distances variant de 28 à 273 milles; et compare ces tarifs aux tarifs canadiens pour de semblables distances. Dans aucun cas les tarifs canadiens n'excèdent les tarifs américains; souvent même les tarifs canadiens sont plus bas. Naturellement, il faudrait étudier le coût d'entretien et de l'exploitation des chemins de fer et le volume du trafic dans ces Etats, comparés à ce qui se passe au Canada, avant de pouvoir tirer une conclusion judicieuse de cette comparaison, mais je crois voir là une certaine preuve de la justesse des tarifs canadiens.

(b) Dans les déclarations établissant une comparaison entre la valeur et les prix de transport du bois et celui des autres matériaux de construction, nous voyons ce qui suit: la valeur d'une charge de wagon contenant 20 tonnes de pruche à Owen-Sound, à $14 par mille, est de $186.60; le coût de transport à Toronto est de $32, ce qui met le prix de transport à 17 pour 100 de la valeur; la valeur d'une charge de wagon de pierre de taille ou de pierre d'assise à Owen-Sound est de $100, et le prix de transport jusqu'à Toronto est de $38 pour la première et de $40 pour la dernière, soit 28 pour 100 de la valeur dans un cas et 40 pour 100 dans l'autre. Semblable comparaison des valeurs de ces articles de Penetang à Montréal démontre que les prix de transport représentent le pourcentage suivant: wagon de 20 tonnes de pierre de taille 54 pour 100, pierre d'assise 72 pour 100, pruche 26¼ pour 100, pin 25 pour 100, et pin blanc 14 pour 100. Le ciment, à Owen-Sound, vaut $148.60 le wagon de 20 tonnes, la pruche $186.60, le pin $200, et le pin blanc $355.60. Dans chaque cas les prix de transport jusqu'à Toronto sont de $32. Le pourcentage sur la valeur est donc comme suit: ciment 21½ pour 100, pruche 17 pour 100, pin 16 pour 100, et pin blanc 9 pour 100. Des comparaisons de la brique à construction et de la chaux avec le bois donnent des résultats semblables.

(c) A mon avis, la plus forte preuve soumise par les compagnies pour justifier leurs frais de transport du bois est dans l'augmentation très élevée de la valeur du bois dans le cours des dix dernières années. La valeur de l'article transporté est chose à considérer dans la préparation d'un tarif. Règle générale, plus la valeur est élevée, plus élevé doit être le tarif. Assurément, il reste plusieurs points à considérer pour établir la justesse des tarifs, points qui peuvent en certains cas renverser l'argument de l'augmentation de la valeur du produit.

Dans le tableau ci-dessous, les compagnies de chemin de fer donnent les chiffres suivants, établissant le pourcentage de l'augmentation des prix de transport comparé au pourcentage de l'augmentation des prix du gros du bois, prenant comme exemple le tarif de Midland à Toronto:—

Articles.	Prix du gros payés par les chemins de fer et pourcentage des augmentations.						Prix de transport par 100 livres, Midland à Toronto.				Prix de transport, pourcentage des prix.			
	Prix réels par M. pieds.				Augmentation du pourcentage.									
	'99.	'01.	'06.	'10.	1910 au-d. 1906.	1910 au-d. 1899.	'99.	'01.	'06.	'10.	'99.	'01.	'06.	'10.
	$	$	$	$	%	%								
Pin blanc du Canada..	10	15	20	24	20	140	7½	7½	7½	8	20·2	13·5	10·1	9
Epinette du Canada....	9	12	14	15	7·1	66·6	7½	7½	7½	8	25	18·7	16	16
Pruche du Canada.....	8	10	13	14	7·6	75	7½	7½	7½	8	28·1	22·5	17·3	17·1

Même comparaison des taux d'exportation de Penetang à Montréal:—

Articles.	Prix du gros payés par les chemins de fer et pourcentage des augmentations.						Prix de transport par 100 livres, Penetang à Montréal pour exportation.				Prix de transport pourcentage des prix.			
	Prix réels par M. pieds.				Augmentation du pourcentage.									
	'99.	'01.	'06.	'10.	1910 au-d. 1906.	1910 au-d. 1899.	'99.	'01.	'06.	'10.	'99.	'01.	'06.	'10.
	$	$	$	$	%	%								
Pin blanc du Canada ..	10	15	20	24	20	140	10	10	10	12½	27	18	13·5	14
Epinette du Canada. ..	9	12	14	15	7·1	66 6	10	10	10	12½	33·3	25	21·4	25
Pruche du Canada.....	8	10	13	14	7·6	75	10	10	10	12½	37·5	30	23	26·8

Les compagnies ont soumis de volumineuses déclarations démontrant l'augmentation du coût d'entretien et d'exploitation de leurs lignes durant les dix années subséquentes à 1897. Mais elles n'ont pu établir l'augmentation de la capacité de transport de leurs trains durant la même période, renseignement que demandait l'avocat des commerçants de bois; et le Bureau de la Statistique du ministère des Chemins de fer et Canaux ne peut non plus me fournir cette information. La capacité de transport des trains a, sans doute, augmenté considérablement dans le cours des dix dernières années, et le volume du trafic par voie ferrée est naturellement beaucoup plus considérable qu'il y a dix ans. Cependant, si l'on prend le cas du tarif sur le bois seulement, où l'augmentation a été si faible, il convient d'attacher quelque importance à la forte augmentation du coût de l'entretien et de l'exploitation des chemins de fer. Voici quelques-uns des chiffres soumis par les chemins de fer:—

	1897.	1907.	1908.	1909.
Traverses en cèdre....................	$ 30	$ 41	$ 41	$ 42
" en chêne....................	49	58	60	67
Rails par tonne	18 05	30 54	30 54	30 54
Bois de chêne pour wagons....................	16 00	26 00	23 00	23 00
Boiserie de wagons....................	12 00	26 00	22 00	21 00
Madrier en pin blanc	8 75	24 00	22 00	20 00
Seuils en pin pour wagons....................	17 00	28 00	21 00	22 00

	1898.	1907.	1908.	1909.
Coût moyen d'un wagon fermé	$434 75	$ 760 20	$ 860 00	$ 775 00
" " ouvert	315 00	586 18		
" " cuisine	469 00	1,375 00	1,410 66	1,293 09

Comme exemple de l'augmentation des gages dans les ateliers de wagons, la Compagnie du Grand-Tronc donne les chiffres suivants à ses ateliers de la Pointe-Saint-Charles et autres endroits de la division est:—

Prix moyen par heure :—	1900.	1907.	1908.	1909.
Forgerons	19 c.	22·6c.	22·6c.	22·7c.
Charpentiers	16·7	19·2	19·9	19·9
Mécaniciens	14	15·7	15·7	16
Nettoyeurs	12	14	14·9	15
Ouvriers	13	14·4	14·6	15

Les gages des préposés au mouvement des trains ont aussi augmenté, comme le prouvent les chiffres suivants fournis par une des compagnies:—

Wagonniers :	1898.	1903.	1909
Moyenne des gages par jour	$1 81	$2 28	$2 53
Employés de gares et de parcs	1 28	1 42	1 63

Le Grand-Tronc soumet un état de l'augmenation des salaires dans son département de la mécanique pour toutes ses lignes du Canada; voici ces chiffres:—

	1900.	1907.	1909.
Pourcentage de l'augmentation des salaires payés aux mécaniciens, sur le taux des salaires payés en 1896	6·6%	18·9%	29·6%
Autres employés	4·3%	29·5%	36·7%

Voici le prix moyen du charbon payé par le Grand-Tronc:—

—		Pourcentage au-dessus du prix de 1896.
1896	$1 75	
1901	2 06	18%
1905	2 14	22%
1907	2 19	25%
1908	2 22	27%
1909	2 19	25%

Ne sachant pas d'avance la preuve qui serait soumise, les marchands de bois n'étaient pas prêts à discuter les chiffres des compagnies. Je crois cependant que les déclarations fournies par les compagnies étaient conformes aux faits, et, en conséquence, je ne crois pas que cela eût fait une grande différence si les commerçants de bois eussent connu à l'avance la nature de la preuve qui devait être soumise.

Des déclarations soigneusement préparées ont été soumises par les marchands pour prouver que le prix de transport du bois par tonne et par mille entre plusieurs endroits excédait de beaucoup le prix moyen par tonne et par mille du transport total en Canada. Prenant la moyenne générale du prix par tonne et par mille comme base de comparaison, nous voyons dans les nouveaux tarifs nombre de prix spéciaux qui, sans explication, semblent excessifs; mais si je comprends bien, il s'agit dans cette enquête de la nature des nouveaux tarifs pris en général, et non de la justice ou de l'injustice de certains tarifs pris séparément.

Parlant donc des nouveaux tarifs pris dans leur ensemble, je suis d'opinion que les compagnies de chemins de fer ont réussi à justifier l'augmentation des prix de transport du bois pour l'usage domestique, et qu'en tant qu'il s'agit de ces taux, les tarifs doivent être maintenus et la requête rejetée.

Il peut y avoir dans ces nouveaux tarifs des distinctions injustes ou des préférences déraisonnables; mais le jugement en cette affaire n'entend nier à personne qui se croit lésé le droit de se plaindre d'un tarif spécial, et toute plainte de cette nature sera soigneusement étudiée par la Commission. Dans le cas actuel on a attaqué les tarifs en général, et, à mon avis, l'attaque contre les tarifs domestiques n'a pas été justifiée. Lors de la session de septembre dernier je demandai à M. Orde s'il prétendait que le tarif actuel comportait quelque préférence en faveur de certains endroits et au détriment de certains autres, et voici sa réponse (Enquête, vol. 91, page 10678) :—

"Nous n'avons pas étudié ce point. Je ne crois pas que la question de préférence ait été considérée, je serais très embarrassé de dire ce que veut dire préférence en réalité, car il est évident pour celui qui ne connaît pas très bien ces tarifs, que tous ces tarifs ne peuvent s'adapter à aucune base de tant par mille. Ils ne s'y adaptent qu'approximativement; les conditions locales, la concurrence et une chose ou une autre déterminent des tarifs moins élevés entre certains endroits, et il est difficile de dire si c'est là la préférence ou non. Je ne prétends pas que le tarif actuel fasse de la préférence injuste, ni que l'ancien tarif en faisait, dans le sens que l'on donne à ce mot. Il a pu se présenter certains cas de préférence, et c'est, je suppose, ce qui a amené les nombreux tarifs supplémentaires."

La justification des taux domestiques comporte jusqu'à un certain point la justification de l'augmentation des tarifs d'exportation, mais cela ne justifie pas une augmentation des nouveaux tarifs d'exportation plus forte que celle qui a été faite des tarifs domestiques entre les mêmes endroits; cela ne donne pas raison aux compagnies d'abolir la différence qui existait entre les tairfs domestiques jusqu'à Montréal et les tarifs d'exportation au même endroit. Les compagnies de chemins de fer donnent comme une raison de l'abolition du modique tarif d'exportation à Montréal, le fait qu'aujourd'hui elles doivent payer aux commissaires du port un droit de $2.50 par wagon pour garage, droit qu'elles ne payaient pas lorsqu'elles faisaient ce service elles-mêmes. Cela est vrai; mais ce service devait leur coûter quelque chose. Je ne sache pas qu'elles nous aient dit ce qu'il leur coûtait; mais nous avons lieu de croire que cela n'était guère inférieur au droit que réclament les commissaires du port. Les relevés fournis en septembre indiquent une augmentation moyenne des prix par wagon pour exportation de $3.98 sur le Grand-Tronc, et de $2.86 sur le Pacifique-Canadien. A mon avis, ce point n'a pas été expliqué. C'est une bien plus forte augmentation que dans le cas des tarifs domestiques. De plus, le fait que les compagnies ont maintenu durant plusieurs années les tarifs d'exportation à Montréal, tarifs qui étaient considérablement plus réduits que les tarifs domestiques, crée une présomption que la chose était raisonnable, ce qui n'a pas été contredit par les compagnies.

Des tarifs d'exportation plus réduits que les tarifs domestiques sont maintenus pour d'autres ports de l'Atlantique, et je ne vois aucune raison pour que Montréal n'ait pas le même avantage.

A mon avis les compagnies devraient rétablir pour Montréal des tarifs d'exportation qui seraient, en général, plus bas que les tarifs domestiques; et je crois qu'il devrait leur être ordonné de soumettre des tarifs à cette fin dans un délai raisonnable.

M. le commissaire MILLS approuve cette décision.

Par ordonnance de la Commission n° 10528, en date du 19 avril 1910, la demande, en tant qu'elle s'appliquait au tarif des dits droits sur le bois pour l'usage domestique, fut renvoyée, et les compagnies de chemins de fer défenderesses reçurent l'ordre de publier et déposer les tarifs devant entrer en vigueur le 15 juin 1910 au plus tard, et indiquant les " droits sur le bois expédié à Montréal pour l'exportation, lesquels devront en général être moins élevés que ceux sur le bois expédié à Montréal, qui apparaissaient aux tarifs ci-dessus mentionnés ".

Une plainte fut faite à la Commission alléguant que les compagnies avaient manqué de se conformer aux exigences de la dite ordonnance n° 10528.

Jugement: Le commissaire en chef adjoint Scott, en date du 5 octobre 1910.

"L'ordonnance n° 10528, en date du 19 avril dernier (*Voir* 10 *Can. Ry Cas.* 306) exigeait des compagnies de chemins de fer la production des tarifs à être mis en vigueur le 15 juin dernier, indiquant les droits sur le bois expédié à Montréal pour l'exportation, "lesquels en général doivent être moins élevés que ceux sur le bois expédié à Montréal" paraissant aux tarifs mentionnés dans l'ordonnance. Les compagnies de chemins de fer ont produit des tarifs d'exportation qui sont maintenant attaqués par ceux qui sont intéressés dans le commerce du bois parce que ces tarifs ne sont pas conformes à l'ordonnance ci-dessus mentionnée. Les compagnies de chemins de fer soumettent que ces tarifs sont conformes à l'ordonnance. Après avoir entendu les très longues plaidoiries de toutes les parties intéressées, à notre séance sur la question du tarif, le 20 septembre dernier, la Commission doit maintenant dire si les tarifs produits par les compagnies de chemins de fer sont conformes aux exigences de l'ordonnance."

Il s'est élevé un différend à propos de l'interprétation donnée aux mots "en général" par les différentes parties intéressées. Je mets ces mots dans l'ordre intentionnellement, car j'ai pensé que la Commission, tout en exigeant des compagnies de chemins de fer un droit d'exportation moins élevé qu'un droit domestique sur le bois, ne pouvait pas raisonnablement demander aux compagnies de chemins de fer de fixer le droit d'exportation à tant de points plus bas que le droit domestique dans chaque cas, nonobstant le fait que l'ancien droit domestique et celui d'exportation en certains cas particuliers peuvent avoir, ou n'avoir pas, été raisonnables.

Il a été établi, lors de l'audition, que les droits d'exportation actuellement en contestation entre les parties étaient ceux sur le bois expédié du district d'Ottawa et de certains endroits de la province de Québec. L'ancien droit domestique était proportionnellement moins élevé que quelques-uns des autres droits dans la province; l'explication est qu'il a été fait ainsi à cause de la concurrence par eau. Généralement parlant, l'ancien droit d'exportation sur les effets expédiés du territoire d'Ottawa était d'un cent moins élevé que l'ancien droit domestique. En vertu du nouveau tarif cette différence a été abolie; le droit d'exportation et le droit domestique dans le district d'Ottawa sont du même taux, sauf dans le cas de Cache-Bay et de Lachute, où le droit d'exportation est d'un cent et d'un demi-cent respectivement moins élevé que le droit domestique. A mon avis, les droits sur les effets expédiés du district d'Ottawa sont peu élevés comparativement aux autres droits, et, en conséquence, je ne pense pas qu'il soit raisonnable, tant que le droit domestique est maintenu tel qu'il est, d'exiger des compagnies de chemins de fer un droit d'exportation moins élevé encore.

Cela, cependant, ne s'applique pas aux endroits dans la province de Québec qui ne sont pas assujettis à la concurrence par eau de la rivière Ottawa. L'explication fournie par les compagnies de chemins de fer pour ne pas donner un droit d'exportation moins élevé dans ces cas est qu'elles sont assujetties aux conditions du marché à Montréal, lesquelles sont réglées par les expéditions venant du territoire d'Ottawa. Cependant, je ne suis pas convaincu que ce soit là une raison suffisante pour permettre aux compagnies de chemins de fer d'ignorer l'intention générale de l'ordonnance. Je crois donc que, bien que les droits d'exportation sur les effets venant du territoire d'Ottawa ne doivent pas être changés, les droits d'exportation sur les effets venant des endroits de la province de Québec situés au nord et à l'est de Montréal, qui ne sont pas affectés par la concurrence par eau de la rivière Ottawa, devraient être réduits de manière qu'il y ait, entre les droits domestiques et les droits d'exporta-

tion actuels, la même différence que celle qu'il y avait entre les anciens droits domestiques et les droits d'exportation.

M. le commissaire MILLS acquiesce au dit jugement.

Par l'ordonnance n° 12301, en date du 20 septembre 1910, les compagnies défenderesses reçurent l'ordre de publier et produire les tarifs à être mis en vigueur le 1er janvier au plus tard, réduisant les droits d'exportation sur le bois expédié à Montréal d'endroits de la province de Québec situés au nord et à l'est de la cité de Montréal, de manière qu'il existe la même différence entre les droits domestiques sur le bois expédié à Montréal et les dits droits d'exportation, que celle existant entre les anciens droits domestiques et droits d'exportation.

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE MONTREAL *VS.* LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER GRAND-TRONC ET PACIFIQUE-CANADIEN.

Il s'agit de la demande d'une ordonnance enjoignant aux compagnies défenderesses d'égaliser leurs taux sur les expéditeurs de grain des élévateurs du lac Huron et de la baie Georgienne à des points de l'intérieur dans Ontario et Québec, avec ceux exigés de Montréal aux mêmes endroits.

Jugement: M. le commissaire Mills, 18 mai 1910.

" En cette cause, la Chambre de Commerce de Montréal, en vertu de l'article 323 de la loi des chemins de fer, a demandé une ordonnance enjoignant aux Compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien de publier des tarifs de droits sur le blé, l'avoine et l'orge, par charge de wagon, "hors d'eau", de Montréal à des endroits dans les provinces d'Ontario et de Québec, établis sur la même base, pour la même distance, que les droits en vigueur sur le blé, l'avoine et l'orge, par charge de wagon, "hors lac," des ports à élévateurs de Goderich—Owen-Sound, Midland, Tiffin, etc.—à des endroits de la province d'Ontario.

Les tarifs actuellement en vigueur sur le blé, l'avoine, l'orge, etc., "hors lac" (des élévateurs du lac Erié,, du lac Huron et de la baie Georgienne), sont:

Système du chemin de fer Grand-Tronc O.K. 58, C.R.C. n° E, 1087.

Chemin de fer Pacifique-Canadien n° E. 836, C.R.C. n° 1255, et n° E. 748, C.R.C. n° E. 1167.

Il y a actuellement deux tarifs de route sur le blé, l'avoine, l'orge, etc., dans la province d'Ontario—l'un pour le commerce domestique du grain, et l'autre sur le blé, l'avoine, l'orge, etc., "hors lac", expédiés des élévateurs du lac Erié, du lac Huron et de la baie Georgienne, ce dernier étant sur une base moins élevée que le premier pour les distances de plus de 50 milles. Il n'y a pas de droit moins élevé que le droit domestique sur le grain "hors l'eau" expédié de Montréal. Sur ce grain, c'est-à-dire sur le grain expédié à Montréal par eau, l'expéditeur doit payer les droits domestiques, ou locaux, pour des endroits situés dans Ontario et Québec; et la Chambre de Commerce demande que le droit sur le blé, l'avoine et l'orge "hors d'eau" à Montréal soit le même pour toutes les distances depuis le bateau ou l'élévateur à Montréal jusqu'à des endroits dans Ontario et Québec, que celui depuis le bateau ou l'élévateur à Port-Colborne, Goderich ou quelqu'un des ports de la baie Georgienne jusqu'à des endroits dans Ontario.

Les compagnies de chemins de fer défenderesses transportent le blé, l'avoine et l'orge "hors lac" depuis leurs élévateurs sur le lac Huron et la baie Georgienne jusqu'à Montréal et aux ports à l'ouest de cette ville d'après un tarif spécial. Les droits

publiés dans le tarif du Grand-Tronc sont indiqués dans la colonne "A" du tableau ci-joint. On observera que l'échelle s'arrête à 325 milles; au delà de cette distance, le droit est de 10 cents par 100 livres. Ces tarifs ne sont pas désignés comme "concurrents" ou "proportionnels"; et ces droits sont ceux que la Chambre de Commerce demanderessse désire sur le grain de l'ouest expédié, "hors l'eau", de Montréal à des points dans Ontario et Québec."—Le fonctionnaire chef du trafic.

L'argument présenté par les compagnies est double:—

(1) Que la route pour le grain expédié de l'Ouest *via* les ports du lac Huron et de la baie Georgienne "est une route d'entier parcours établie, reconnue des voituriers par chemin de fer et par eau, et a toujours été employée par le commerce de grain depuis le commencement du mouvement du grain venant du Manitoba". Cela est vrai sans doute; mais le défaut de reconnaître la route par le pont de Kingston a fait l'objet d'une plainte antérieure. Le point délicat dans la plainte actuelle est le défaut de reconnaître la route par le pont de Montréal; et cette question a quelque importance indubitablement, vu le fait que, pendant la saison de navigation de 1909, au delà de trois millions et demi de boisseaux d'avoine venant des provinces de l'Ouest ont été expédiés et livrés au port de Montréal.

(2) Que le droit de 10 cents sur le grain expédié à Montréal (colonne "A") est un droit de concurrence imposé dans le but de faire concurrence à la route par eau jusqu'à ce pont, et qu'en en faisant le droit maximum aux points intermédiaires et le graduant jusqu'à ce qu'il rencontre les droits locaux d'Ontario (colonne "B"), les compagnies permettent aux endroits de l'intérieur de bénéficier (plus ou moins) de la concurrence par eau jusqu'aux endroits situés à plus de 50 milles de distance du pont du lac, bien que la concurrence réelle ne soit qu'à Montréal.—Le fonctionnaire en chef du trafic.

Si cette déclaration n'admettait pas la limitation ou la qualification, elle constituerait un fort argument à l'appui de la position prise par les compagnies; mais, comme le fait remarquer le fonctionnaire en chef du trafic de la Chambre de Commerce, il faut se rappeler que l'échelle "hors lac" actuelle était en vigueur des années avant que l'échelle actuelle des droits sur le grain local ne fut mise en force; et, par conséquent, le droit local actuel ne pourrait pas avoir été cause de l'établissement du droit "hors lac"—le droit "hors lac" (colonne "A") était établi lorsque l'ancien droit local (colonne "C") fut mis en vigueur, et le premier étant moins élevé que le dernier sur toute la distance de 500 milles.

"Les compagnies ont un troisième tarif (colonne "D") qui s'applique au grain pour les fins de mouture, un tarif qui a été en vigueur pendant plusieurs années —et un simple coup d'œil fait voir qu'il est identique au tarif "hors lac" porté à la colonne "A" pour toutes distances jusqu'à 325 milles; pour une distance plus grande le droit "hors lac" de 10 cents a été établi comme droit maximum de concurrence, ainsi qu'on l'a expliqué. Il est donc bien évident que c'est cette échelle de mouture qui a été d'abord appliquée au grain "hors lac"; et s'il en est ainsi, l'argument relatif à la base de concurrence (sauf en ce qui regarde le droit maximum de 10 cents) semble tomber. A l'appui de cette prétention, les tarifs indiquent que, il y a quelques années, il n'était publié aucun tarif "hors lac", le droit "hors lac" étant alors le même que le droit de mouture—de fait, le même tarif comprenait les deux, et il en était ainsi avant la publication des anciens droits locaux portés à la colonne "C"— ce qui démontre encore que le dernier tarif ne peut en aucune manière avoir contribué à l'établissement du tarif "hors". Cet avancé est davantage confirmé par le tarif "hors lac" du chemin de fer Pacifique-Canadien, lequel, au lieu de donner les droits sous la forme de tarif de parcours comme dans le tarif du Grand-Tronc, indique les droits spécifiques,—sauf pour les endroits situés dans l'Ontario-Ouest; pour les droits à ces endroits les agents de la compagnie doivent s'en rapporter au tarif de mouture.—Le fonctionnaire en chef du trafic.

" Le trajet maximum d'une compagnie, de Montréal à des endroits dans la province de Québec, n'est que de 182 milles (Mémantic) ; et comme le tarif de la baie Georgienne ne fait en aucun sens concurrence avant d'atteindre une distance de 325 milles, il s'en suit que si le tarif de la baie Georgienne est appliqué depuis Montréal, la partie qui peut être considérée comme concurrente ne sera pas mise en cause et les compagnies n'en souffriront aucun préjudice."—Le fonctionnaire en chef du trafic.

Pour ces raisons, dans le langage du fonctionnaire en chef du trafic, je soumets que " la seule solution pratique et logique " du problème " est de faire du tarif de parcours de la baie Georgienne un tarif général de parcours pour le grain, lequel doit être appliqué depuis Kingston, Montréal et autres ports additionnels (s'il en est) où le grain de l'ouest est ou peut être transporté du navire au chemin de fer, et de laisser les différents ports se faire concurrence sur leurs mérites ".

Il est déclaré que le tarif " hors lac " du Grand-Tronc s'applique au grain de l'ouest pour la mouture en transit et la réexportation ", et que le grain mentionné par la Chambre de Commerce demanderesse n'est pas moulu en transit; mais le tarif du chemin de fer Pacifique-Canadien n'a pas semblable restriction, et comme le Grand-Tronc impose un droit additionnel de 2 cents par 100 livres pour le privilège de marchandise en transit, sa restriction peut être ignorée. Les premiers tarifs, comme il a déjà été dit, s'appliquaient aux droits de mouture de l'Ontario sur le grain " hors lac ", et les droits " hors lac " n'étaient pas limités au grain qui devait être moulu en transit.

En conséquence, mon avis est qu'une ordonnance devrait être rendue en conformité des suggestions du fonctionnaire en chef du trafic, comme suit:

1. Les droits des compagnies du chemin de fer Grand-Tronc et du chemin de fer Pacifique-Canadien sur le grain de l'ouest " hors lac " transporté des ports sur un lac ou une rivière à un point sur les lignes des dites compagnies dans les provinces d'Ontario et de Québec seront les mêmes pour des distances équivalentes depuis tous les ports sur un lac ou une rivière auxquels il existe des facilités pour le transbordement du dit grain des navires dans les wagons entre Depot-Harbour et Montréal, inclusivement; et ils comprendront le coût de semblable service à tous tels ports de transbordement et à tous points de destination, toutes les fois que le dit coût est compris dans le droit ou les droits à un port ou plusieurs ports de transbordement, ou à un ou plusieurs points de destination; et à des points en dehors des lignes des dites compagnies où des droits mixtes sont établis par l'addition de " droits arbitraires ", ces droits arbitraires seront les mêmes sur les expéditions venant de tous les dits ports de transbordement.

2. Sur le grain transbordé à des ports à l'ouest de Montréal, à destination d'endroits à l'ouest de Montréal, et sur lequel le droit d'entier parcours est fixé par arbitrage, les droits pour la partie ouest seront fixés d'après l'échelle de Saint-Henri dans le cas du Grand-Tronc, et sur l'échelle d'Outremont dans le cas du chemin de fer Pacifique-Canadien.

3. Les compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien donneront effet aux articles 1 et 2 de la présente ordonnance en publiant et produisant des tarifs spéciaux qui entreront en vigueur au plus tard le 13 juin 1910.

Le tableau dont il est ici fait mention est comme suit:—

—	A Hors-lac.	B Tarif local actuel.	C Ancien tarif local.	D Mouture en travail.
Pas plus de 5 miles	2½	2½	3	2½
" 10 "	2½	2½	3½	2½
" 15 "	3	3	4	3
" 20 "	3	3	4½	3
" 30 "	4	4	5	4
" 40 "	4	4	6	4
" 50 "	4	4	7	4
" 60 "	4½	5	7½	4½
" 70 "	4½	5	8	4½
" 75 "	4½	5	....	4½
" 100 "	5	6	....	5
" 125 "	5½	7	....	5½
" 150 "	6	8	....	6
" 175 "	6½	9	....	6½
" 200 "	7	9	14	7
" 225 "	7½	10	....	7½
" 250 "	8	10	....	8
" 275 "	8½	11	....	8½
" 300 "	9	11	17½	9
" 325 "	10	12	18	10
" 350 "	10	12	19	11
" 375 "	10	13	19½	12
" 400 "	10	13	20	13
" 450 "	10	14	21	14
" 500 "	10	15	23	15

A.—Blé, avoine et orge, " hors lac ", expédiés à Montréal et aux points à l'ouest, que les demandeurs veulent de Montréal, " hors eau ".

B.—Droits locaux, sans conditions, sur le grain et les produits du grain dans Ontario et Québec—aussi demandés de Montréal, " hors eau ".

C.—Droit locaux, sans conditions, sur le grain dans Ontario et Québec, antérieurement au 10 mai 1905.

D. Grain local d'Ontario et de Québec " pour mouture et réexpédition de produits.

Le commissaire en chef Mabee et M. le commissaire McLean ont acquiescé à la décision.

La " Galbraith Coal Company vs *la Compagnie du chemin le fer Pacifique-Canadien.*

La plainte portait que les droits imposés par la compagnie défenderesse sur la houille dirigée à l'est ou à l'ouest de Lundbreck faisaient une distinction injuste contre cet endroit et en faveur de Lethbridge.

Jugement: M. le commissaire McLean, 13 juin 1910.

" La *Galbraith Coal Company,* de Spokane, Washington, a des mines de houille à Lundbreck, Alberta. On se plaint que les droits sur la houille dirigée à l'est ou à l'ouest de Lundbreck font une distinction contre cet endroit et en faveur de Lethbridge, Alberta, situé à soixante-quatorze milles à l'est de Lundbreck.

On peut d'abord prendre en considération la plainte concernant la houille dirigée vers l'est. Cette plainte provient du tarif spécial de droits du chemin de fer Pacifique-Canadien sur la houille et le coke, C.R.C., n° W. 1296, du 4 octobre 1909, qui a remplacé le tarif C.R.C., n° W. 713. Il est admis que ce dernier tarif repose sur une série de compromis plus ou moins arbitraires. Le chemin de fer dut en premier lieu surveiller le mouvement de la houille sortant de Lethbridge. Ensuite, lorsque les endroits d'extraction et d'expédition de la houille se sont développés, on s'en occupa en traitant Lethbridge comme point de base et en donnant à ces nou-

veaux endroits d'expédition des droits arbitraires plus ou moins élevés que ceux de Lethbridge, suivant le lieu où ils étaient situés. Comme résultat des complications provenant de cette situation et des plaintes faites tant par les expéditeurs que par les consommateurs, le chemin de fer établit le nouveau tarif dont quelques articles sont attaqués. En préparant ce nouveau tarif, la compagnie prit comme base le tarif étalon d'Alberta, et un tarif spécial basé sur le droit de parcours de la 10e classe, dans laquelle est entré la houille, fut établi comme suit:—

100 milles et moins		66 pour 100 de la 10e classe.		
200	"	64	"	"
300	"	63	"	"
400	"	62	"	"
500	"	61	"	"
600	"	60	"	"
700	"	59	"	"
800	"	53	"	"
1,000	"	51	"	"

On voit que les droits sont diminués graduellement sur les longs parcours, donnant ainsi un taux par mille inversement proportionnel à la distance.

Ce tarif de parcours est cependant modifié par l'introduction d'un groupement comprenant six groupes. Les groupes auxquels s'applique la plainte spéciale portée devant la Commission sont le groupe Lethbridge et le groupe Coleman. Les faits essentiels concernant ces groupes peuvent se résumer comme suit:—

Groupe Lethbridge (du lac Grassy à Lethbridge, cinquante milles, inclusivement.)

Point de l'est, lac Grassy, point de l'ouest, Lethbridge.

Nombre de points dans le groupe, 6.

Lethbridge est à 74 milles de Lundbreck.

Groupe Coleman (de Lundbreck à Coleman, dix-neuf milles, inclusivement, à l'est de la ligne de division, *i.e.* où commencent les montagnes.

Point de l'est, Lundbreck, point de l'ouest, Coleman.

Nombre de points dans le groupe, 8.

M. Lanigan a déclaré à l'enquête qu'il a été constaté que lorsque les droits ont été établis sur la base de l'échelle de parcours pour cent: "Cela fit une différence trop radicale à un grand nombre de points de consommation, comme entre les milles situés dans l'étendue qui était pratiquement le même groupe de mines. C'est pourquoi vous remarquerez qu'il était nécessaire de diviser les mines par groupes, celles expédiant pratiquement la même espèce de produits dans la même direction. Le groupement fut basé, premièrement sur la proximité de ces mines entre elles, et, deuxièmement, sur les difficultés physiques du parcours, les déclivités du terrain, ou tous autres obstacles de cette nature. (Preuve, vol. 96, p. 14281.)

Apparemment, cette reconnaissance de conditions ordinaires aurait été portée à sa conclusion logique s'il avait été adopté un système parfait de droits par groupes, auquel auraient été assujetties les mines d'un groupe donné, situées dans une condition de similitude réelle à l'égard de la qualité de la houille, des frais d'extraction, du transport, des points de consommation, et la concurrence sur le marché aurait été réglée par ce tarif. Le chemin de fer pouvait à discrétion faire pareil arrangement, sujet à récusation. Cependant, il est inutile de considérer cette question d'avantage, vu que la Commission n'est pas saisie des faits pour démontrer que cela aurait été juste pour le chemin de fer sous le rapport de groupes de cette étendue et dans les conditions actuelles du trafic.

Le principe de groupement appliqué ici est en réalité limité aux parcours excédant 100 milles. Dans le cas de ces mouvements le point le plus à l'est du groupe a été pris comme point de base pour le mouvement vers l'est. Pour le mouvement dans la direction de l'ouest, vers des endroits situés dans l'Alberta et la Colombie-Britan-

nique, le point le plus à l'ouest dans le groupe a été choisi comme point de base. Les expéditions faites à des endroits situés à moins de 100 milles des points de base paient le droit par mille.

Pour les expéditions de houille aux endroits éloignés de 100 milles et plus des points de base, les droits de parcours indiqués ci-dessus sont modifiés par un système différentiel énoncé au paragraphe suivant:—

Les différences ont été établies d'après une méthode compliquée qui est donnée dans les tarifs et dont nous n'avons pas à nous occuper.

Les différences sont les suivantes:—

10 miles au delà du point de base, même droit qu'au point de base.
base.
20 milles au delà du point de base, 10c. par tonne nette de plus qu'au point de base.
30 milles au delà du point de base, 25c. par tonne nette de plus qu'au point de base.
40 milles au delà du point de base, 25c. par tonne nette de plus qu'au point de base.
50 milles au delà du point de base, 25c. par tonne nette de plus qu'au point de base.
60 milles au delà du point de base, 25c. par tonne nette de plus qu'au point de base.

Dans le cas du groupe Lethbridge, le seul qui nous soit soumis, et qui comprend une distance aussi longue que 50 milles, le système adopté est le suivant: le lac Grassy est le point le plus à l'est du groupe. Dans les expéditions de houille dirigées vers l'est, il faut payer le droit de tant par mille. Lethbridge, le point le plus à l'ouest du groupe, doit payer une différence de 25c., de sorte que la houille dirigée vers l'est, au lieu de payer le droit par mille doit, subordonnément à ce qui a été dit ci-dessus, payer le maximum du droit de transport, du lac Grassy, plus 25c.

Bien que M. Laidlaw, qui a comparu pour la *Galbraith Coal Company,* ait déclaré que la différence de 10 à 15 cents par tonne, dont Lethbridge a joui jusqu'ici, a été portée à 40 ou 50 cents par tonne, l'essence de sa plainte n'était pas une attaque contre la modération même du droit; il s'est plaint des droits relatifs.

Les endroits à l'ouest de Lundbreck, dans le groupe Coleman, ont leurs droits abaissés par leur point de base. Burmiss et Passeburg sont respectivement situés à sept et neuf milles de Lundbrec,k et ils suivent en conséquence le taux de droits de Lundbreck. D'un autre côté, les autres cinq points du groupe se trouvent dans une distance de 12 à 19 milles à l'ouest du point de base, et, en conséquence, paient comme maximum le taux de droit par mille de Lundbreck, plus 10 cents par tonne. Lundbreck est soixante et quatorze milles à l'ouest de Lethbridge. Il a donc à faire face au désavantage de sa position géographique.

L'enquête ne fait pas voir quelle qualité de houille est produite dans le groupe Coleman ailleurs qu'à Lundbreck. Il est constaté qu'en tant que sont concernés les mines situées à l'ouest de Lethbridge, la seule réelle concurrence est entre Lundbreck et Lethbridge.

"...........la mine Galbraith n'est pas considérable; elle a une capacité de 200 à 300 tonnes par jour dans les circonstances favorables. La houille de Lethbridge est souvent de qualité supérieure, fait peu de cendre, et la mine de Galbraith est la seule mine de houille domestique à l'ouest de Lethbridge; les autres mines produisent de la houille bitumineuse qui donne une plus forte proportion de cendre......." (Témoignage de M. Laidlaw, vol. 96, p. 14271.)

En arrangeant le tarif, bien que le chemin de fer eût à reconnaître que la houille de Lundbreck et celle de Lethbridge se faisaient concurrence sur les marchés ordinaires, il ne s'ensuit pas que les droits devraient être ajustés de manière à contre-balancer

le désavantage naturel au point de vue de la qualité, ce qui caractérise la houille de Lundbreck. Le chemin de fer n'est aucunement responsable de cet état de choses, et la compagnie de houille doit y voir elle-même.

L'échelle proportionnelle d'après laquelle est fait le tarif n'est pas attaqué comme étant déraisonnable, et il n'y a rien devant nous pour faire voir qu'elle le soit. Il n'a pas été suggéré que le système modifié de groupement dont on s'est servi fut déraisonnable. Il est vrai que, antérieurement à la mise en vigueur du tarif C.R.C. n° W. 713, les droits sur les expéditions de houille de Lundbreck, dirigés vers l'ouest, étaient moins élevés. Cependant, il est très évident que ces droits faisaient partie d'un système qui n'avait pas même de règle pour base. Il est de plus évident que la compagnie a soigneusement tenté dans son nouveau tarif de prévoir les conditions qui pourraient surgir. Après un examen sérieux de la question sous ses différentes faces, on ne peut arriver à d'autre conclusion que l'allégation de distinctions établies est réfutée. Si cette allégation tombe, il y a diverses matières qui demandent qu'elles soient expliquées ou corrigées. L'énoncé de quelques-unes des anomalies apparentes dans le tarif mérite considération. Lethbridge doit payer $365 pour le transport jusqu'à Broadview, tandis que Lundbreck doit payer $3.95 pour la même distance. Le taux du lac Grassy, cependant, réduit les droits de Lethbridge à $3.55. Ne tenant pas compte du point de base, ce qui ne nous est pas expliqué, Lundbreck paye, de fait, d'après le tarif de $4.10.

Au cours de l'audition dans certains cas, il a été démontré que le changement des droits de parcours a été défavorable. M. Laidlaw, dans son témoignage, s'est plaint de ce que les droits de Lundbreck à McLeod, une distance de quarante et un milles, étaient de $1.05, lorsque, de Lethbbridge à McLeod, une distance de 3.7 milles, ils n'étaient que de 90 cents. Il y a dispute au sujet du parcours. M. Lanigan prétend que la dernière distance est de 39 milles et que le droit est de 97 cents. Laissant de côté cette divergence d'opinions, M. Lanigan admet qu'une si grande différence dans les droits pour une aussi courte distance est une anomalie. Cela est dû à une observation trop sévère des droits de parcours, parce que, dans la classe 10 la différence de 7c. à 8c. par 100 livres d'effets commence à 40 milles. Au cours de son témoignage, M. Lanigan expose clairement sa position en cette matière:—

"M. Lanigan. . . .Mon attention étant appelée sur le fait, prenant en considération la distance insignifiante entre les deux endroits, j'admets que j'aurais établi le même droit des deux poiats à McLeod."

M. le COMMISSAIRE McLEAN.—"Ne serait-il pas mieux de changer le droit au dernier point du groupe, plutôt qu'à mi-chemin; il semble que ce serait plus satisfaisant?"

M. LANIGAN.—"Nous n'y aurions pas songé un seul instant; mais en préparant les droits pour 548 stations, celui qui fait le tarif peut très aisément faire une erreur de cette nature à un endroit où les droits tombent dans un autre groupe."

(Témoignage de M. Lanigan, vol. 96, p. 14277).

Le grief fut porté à l'attention de M. Lanigan pour la première fois lorsque la demande a été faite. La Commission n'a devant elle aucune preuve de l'existence de ces conditions, bien qu'il soit admis qu'il peut en être ainsi. Lorsqu'il survient des motifs de plaintes, il semble raisonnable que, en toute justice, ces plaintes devraient d'abord être portées à l'attention du chemin de fer et non pas précipitamment soumise à la Commission sans que les parties ne tentent de régler la question.

M. Lanigan a admis qu'il peut se glisser des erreurs dans la préparation du tarif de droits. Le tarif n'a été en force que pendant un temps relativement court. Il s'applique à 38 points d'expédition et à 548 points de destination. L'œuvre de la Commission n'est pas de vérifier les tarifs pour s'assurer qu'ils sont, dans chaque cas, conformes à la base établie. Le chemin de fer est obligé de se guider sur cette base ou donner de bonnes raisons pour s'en départir. Pour l'information de la Commission, il a été fait une vérification qui justifie M. Lanigan d'admettre qu'il y a possibilité d'erreurs. Par exemple, le fonctionnaire en chef du trafic indique ce qui suit:

De Lethbridge à Medicine-Hat, le droit est de $1.60, il devrait être de $1.80.

De Lethbridge à Outlook, il est de $3.45 et devrait être de $3.55.

De Lundbreck à Broadview, il est de $4.10 et devrait être de $3.95.

Il est possible que l'on trouve des différences semblables pour d'autres endroits. L'échelle de droits de parcours du lac Grassy ne semble pas être conforme dans tous les cas. Par exemple à Griswold, une distance de 548 milles, les droits devraient être de $3.85 d'après la base, le tarif donne $3.95.

Dans les trois mois à compter du prononcé de ce jugement, le chemin de fer devrait vérifier son tarif avec soin et soit expliquer ou justifier à la Commission la raison pour laquelle il s'est departi de la base de droits qu'il a établie. Les anomalies résultant d'une observation trop sévère des droits de parcours, causant ainsi un changement subit des droits où, comme dans le cas d'expéditions de Lundbreck et Lethbridge à un point commun de destination, la distance entre les points d'expédition est peu longue, devraient aussi être corrigées dans les trois mois à compter du prononcé de ce jugement. Copie de ce jugement sera adressée aux différentes compagnies minières des groupes auxquels le tarif s'applique. Si les parties affectées par le tarif ont quelque grief résultant du fait qu'on s'est départi de la base du tarif, ou de l'observation trop sévère des droits de parcours, comme dit ci-dessus, elles devraient porter leurs plaintes devant le chemin de fer. Vu les représentations faites par M. Lanigan au sujet du tarif et de son intention de le corriger, il n'est pas nécessaire de rendre une ordonnance à cette phase de la question.

Lorsque furent présentées les plaintes au sujet des expéditions dirigées vers l'ouest M. Lanigan déclara que, comme le tarif avait été mis en force avant qu'il ne fut chargé de la division ouest du chemin de fer, il ne pouvait rien dire de la base. Une communication faite subséquemment par lui à la Commission indiquait que l'échelle des droits sur les expéditions dirigées vers l'ouest avait été basée sur Fernie, comme l'échelle des droits sur les expéditions dirigées vers l'est avait été basée sur Lethbridge. Le tarif originaire, prenant effet le 9 novembre, fut publié de Fernie, sur la base générale suivante:

Jusqu'à 25 milles, 3c. par tonne par mille.
De 25 milles à 50 milles, 2½c. par tonne par mille.
De 50 milles à 75 milles, 2c. par tonne par mille.
De 75 milles à 100 milles, 1¾c. par tonne par mille.
De 100 milles à 150 milles, 1½c. par tonne par mille.
De 150 milles à 200 milles, 1¼c. par tonne par mille.
De 200 à 225 milles, 1c. par tonne par mille.

De temps en temps d'autres endroits miniers furent ajoutés, et ils furent mis sur la base de Fernie plus le maximum de différence par tonne.

Il appert que dans ce territoire le tarif de Lethbridge à Crambrook, une distance de 200 milles, est de $2.30; tandis que de Lundbreck au même point de destination, différence de 74 milles dans la distance, il est de $2.25, ce qui ne reconnaît pas d'une manière juste la position géographique de Lundbreck. Il faut de plus remarquer que tout le territoire à l'ouest de Crambrook, environ 570 milles, est soumis au même tarif que les deux points d'expédition ci-dessus mentionnés. Cette différence de traitement entre les mouvements vers l'est et ceux vers l'ouest n'est pas soutenable. Dans les trois mois à compter de la publication de l'ordonnance donnant effet à ce jugement, le chemin de fer devrait reviser et faire un nouveau tarif spécial de droits sur la houille et le coke des points d'expédition sur ses divisions de Lethbridge Crow's-Nest et Crambrook jusqu'aux endroits à l'ouest de ceux-ci, afin d'établir les dits droits sur une base raisonnable, relativement au tarif spécial de droits sur la houille et le coke venant de Lethbridge actuellement en vigueur, ou qui peuvent être réduits.

Le commissaire en chef adjoint appuie la décision.

Conrad vs. *White Pass & Yukon Railway Company.*

La plainte est portée contre la défenderesse pour la réclamation de droits excessifs.

Jugement, le commissaire en chef Mabee, 12 septembre 1910.

Le demandeur, par son avocat, a déposé une plainte formelle dans les termes suivants :—

"Toronto, 13 juin 1910.

"M. A. D. Cartwright,
"Secrétaire, Commission des chemins de fer,
"Ottawa, Ontario.

"*Re* chemin de fer White-Pass et Yukon et Mines de Conrad.

"Cher monsieur,—A la demande du colonel Conrad et de ses associés, nous désirons porter à la connaissance de la Commission des chemins de fer les droits excessifs imposés sur le minerai expédié de Carcross à Skagway, et sur l'outillage de mines et les approvisionnements de camp expédiés de Skagway à Carcross, distance d'environ soixante milles. Les droits exigés actuellement sont tellement exagérés que si l'on n'obtient pas un recours, il sera nécessaire de fermer les mines. Il y a au département une lettre de M. Graves, président de la compagnie de chemin de fer, au colonel J. R. Conrad, dans laquelle sont donnés les droits que la compagnie de chemin de fer veut réclamer; mais ces droits sont excessifs, et les droits actuellement exigés dépassent considérablement même ceux mentionnées dans la lettre dont il est parlé plus haut, bien que le trajet dont il est question, soit de Skagway à White Horse, est presque le double de la distance entre Skagway et Carcross.

"Il y a actuellement une quantité très considérable de minerai prête à être expédiée, et tout démontre que cette grande quantité d'exploiter les mines sur une très grande échelle, et nous demanderions que la Commission rende une ordonnance fixant le taux de transport pour le minerai expédié de Carcross, ou d'un point sur le chemin de fer dans le voisinage des mines à un point sur le chemin de fer à Skagway, d'où le minerai sera chargé sur les steamers, et aussi pour l'outillage de mines et les approvisionnements, y compris la houille, le coke, la poudre, la dynamite, etc., expédiés de Skagway à Carcross, ou d'un point dans le voisinage sur le chemin de fer le plus rapproché des mines.

"Croyant que les taux mentionnés dans la lettre de M. Graves produite à l'audition dépassent de beaucoup les autres taux sur les autres chemins de fer de même conditions, nous demanderions que le tarif soit réduit d'une manière raisonnable et que l'on nous accorde un tarif moins élevé proportionnel au parcours en milles.

"Comme toute la preuve portant sur la question est devant la Commission, nous espérons qu'elle pourra régler le différend sous peu, vu que nos clients souffrent grandement des taux excessifs exigés par le chemin de fer.

(Signé) Beatty, Blackstock, Fasken et Chadwick."

Avant de déposer cette plainte devant la Commission, et le 1er juin 1909, les demandeurs, à une séance tenue à Toronto, ont comparu et produit une lettre signée par le président de la *White Pass & Yukon Route*, dans les termes suivants :—

"Cher monsieur,—Dès que, au cours de l'été de 1904, vous aurez extrait, à notre satisfaction, basée sur l'examen fait par des mineurs experts, une quantité suffisante de minerai dans le groupe de mines "Arctic Chief", près de White-Horse, et que vous aurez passé un contrat à l'effet de pousser les travaux continuellement et de construire pendant l'été de 1905 un haut-fourneau de capacité suffisante pour traiter cette quantité de minerai, nous construirons un embranchement jusqu'au groupe de mines "Arctic Chief" et demanderons les droits suivants :—

Sur la houille et le coke, de Skagway à la dite mine ou haut-fourneau, par tonne. $2 50
Sur le minerai, matte ou leurs produits, de la dite mine ou du haut-fourneau à Skagway, par tonne. 2 00

Ces droits resteront en vigueur jusqu'à ce que le haut-fourneau cesse d'être continuellement en activité pour des raisons autres qu'une grève ou une cessation générale de travail, ou cause qui ne peut être controlée. A l'expiration de trois ans à compter de l'achèvement de la ligne d'embranchement, les droits ci-dessus seront sujet à révision.

" Sur les matériaux de construction et de mines n'excédant pas 500 tonnes, les droits de traction, de Skagway à la mine, seront de $2.50 par tonne."

Lorsque la plainte fut faite, à la séance de Toronto, la juridiction de la Commission sur la route White-Pass et Yukon n'avait pas été déterminée. De fait, elle n'avait pas été discutée, et la prise en considération de cette plainte resta en suspens jusqu'à ce que cette question put être réglée. Par jugement rendu le 14e jour de juin 1909, pour les raisons y énoncées, il fut déclaré que la compagnie défenderesse était sujette à la juridiction de la Commission. Antérieurement à ce jugement, il n'avait pas été produit de tarifs. En vertu de l'ordonnance rendue, les défenderesses: la *British Yukon Railway Company,* la *British Columbia Yukon Railway Company,* la *British and Arctic Railway and Navigation Company* et la *White Pass & Yukon Railway Company* furent requises, conformément à la loi des chemins de fer, de produire (1) le tarif des droits des compagnies s'appliquant au trafic d'entier parcours reçus à Skagway à destination de White Horse ou de tout point intermédiaire sur la ligne frontière internationale entre l'Alaska et la Colombie-Britannique, sur la ligne de chemin de fer, et White Horse; (2) s'appliquant au transport entrée des effets reçu à tout point sur la ligne de chemin de fer entre White-Horse et la dite frontière internationale, et à destination de Skagway. Des tarifs furent produits en conformité de l'ordonnance ci-dessus, devenue effective le 15 octobre 1909. Ces tarifs établissaient les droits à payer sur le minerai et ses produits, en masse ou en sacs, d'une valeur n'excédant pas $50 par tonne, avec minimum de 20,000 livres par wagon, à $3.50 par tonne de Caribou à Skagway, à $3.65 par tonne de Robinson à Skagway, et à $3.75 de White-Horse.

Lorsque la question fut portée à Toronto, les demandeurs n'avaient signifié aux défendeurs aucune plainte formelle, et il fut impossible de traiter la cause finalement. Depuis le règlement de la question de juridiction, la plainte formelle a été produite et les compagnies de chemins de fer ont eu ample occasion de présenter leur manière de voir et d'interroger contradictoirement les demandeurs.

A l'audience à Vancouver, le 7 septembre 1910, il fut constaté que le contrat suivant avait été passé entre les parties y mentionnées:—

Mémoire d'un arrangement fait ce 21e jour de mars 1910, entre la *Pacific & Arctir Railway and Navigation Company,* partie de première part, la *British Yukon Railway Company,* partie de seconde part, et la *Atlas Mining Company,* partie de troisième part.

" Considérant qu'il a été convenu entre les parties de seconde et de troisième parts et R. K. Neil et W. D. Greenough que, vu les mesures prises par eux pour organiser la dite *Atlas Mining Company* et de passer un contrat au nom de cette dernière compagnie pour l'achat de la mine Publo, dans le district de White-Horse, T. Y.; et de plus, vu que la dite compagnie minière devrait procéder sans délai à mettre la dite mine en état de faire des expéditions; que la dite British Yukon Railway Company devrait, de son côté, prolonger son chemin de fer jusqu'à la dite mine et que les dites parties de première et de second parts devraient passer un contrat pour le transport du minerai depuis la dite mine jusqu'à Skagway, Alaska, et pour le chargement de ce minerai à bord de navires, aux termes et conditions suivantes:—

" Et considérant qu'il a été de plus convenu que la dite compagnie minière devrait faire des arrangements pour le contrôle et l'exploitation de telles autres propriétés minières dans le dit district qu'il lui semblerait désirable, et qu'elle devrait avoir le droit d'expédier des minerais de ces propriétés aux dits termes et conditions.

" Et considérant que, en conséquence du dit arrangement, les dits R. K. Neil et W. D. Greenough ont organisé la dite *Atlas Mining Company* et passé un contrat pour l'achat de la dite mine Publo au nom de la dite compagnie, que la dite compagnie minière a pris des mesures pour mettre la dite mine en état de faire des expéditions, et que le chemin de fer *British Yukon* a fait des arrangements pour prolonger son chemin de fer jusqu'à la dite mine.

" En conséquence, en considération de ce qui précède, des stipulations ci-dessus et des conventions mutuelles exprimées dans les présentes—

" Ce contrat fait foi que:—

" 1. Ce contrat continuera en vigueur pour le terme de cinq (5) ans à compter de la date des présentes.

" 2. Subordonnément aux clauses six (6), sept (7) et huit (8), la dite compagnie minière convient d'expédier et les compagnie de chemins de fer conviennent de transporter chaque jour jusqu'à Skagway, des mines situées dans le district de White-Horse, contrôlées par la dite compagnie minière, une charge de minerai du tonnage minimum suivant, savoir:—

" Durant 1910, deux cent (200) tonnes, du moment où la ligne atteindra la dite mine Publo.

" Durant 1911, trois cents (300) tonnes.

" Durant 1912 et ensuite, cinq cents (500) tonnes.

" La dite compagnie minière aura le droit de faire, chaque jour, des expéditions additionnelles, pourvu qu'elle n'oblige pas les dites compagnies de chemins de fer, sans leur consentement, à transporter en aucun jour plus de cinquante pour cent (50 pour 100) en plus du minimum quotidien stipulé.

" 3. La dite *Pacific and Arctic Railway and Navigation Company* convient de placer le dit minerai dans ses soutes à minerai à Skagway, et charger le minerai des dites soutes sur les navires, sans frais. Et, comme la dite compagnie minière a exprimé des doutes quant à la capacité des dites soutes pour contenir le minerai compris dans ce contrat au cas où d'autres expéditeurs de minerai commenceraient à en expédier et où la compagnie de chemin de fer manquerait de fournir des navires pour vider promptement ces soutes, alors, afin de faire disparaître ces doutes, la partie de première part convient de plus que si la capacité des dites soutes est trouvée insuffisante, pour toute raison quelconque, pour livrer promptement le minerai de la dite compagnie minière faisant l'objet de ce contrat, la partie de première part, sur demande par écrit faite par la dite compagnie minière, permettra à cette dernière de pénétrer dans les dites soutes et de les vider elle-même pour opérer la prompte livraison de son minerai, les frais de cette opération devant être remboursés à la dite compagnie minière par la partie de première part sur production d'états mensuels regulièrement vérifiés; et la dite compagnie minière sera responsable envers la partie de première part pour tous dommages causés par elle aux dites soutes, au quai et au matériel de chargement, à raison du service mal fait par la dite compagnie minière.

" 4. Le droit payable par la dite compagnie minière aux parties de première et de seconde parts pour le transport du minerai comme susdit par chemin de fer jusqu'à Skagway, et pour le chargement sur des navires à cet endroit, sera de deux dollars et cinquante cents ($2.50) par tonne de deux mille (2,000) livres. Le paiement, à moins qu'il n'en soit autrement convenu, sera fait par traite sur la dite compagnie minière pour chaque cargaison expédiée de Skagway, basée sur la pesée des compagnies de chemins de fer; et l'ajustement subséquent sera fait sur la base des rapports de pesage faits par les hauts-fourneaux, subordonnément à réduction pour l'humidité qui se sera produite dans le transit entre la mine et les hauts-fourneaux.

"5. Les parties de la première et de la seconde parts conviennent de faire des arrangements, sans frais, en faveur de la dite compagnie minière et subordonnément à son approbation, pour le transport océanique du minerai depuis les soutes à Skagway jusqu'au haut-fourneau ou au port de débarquement, de manière que le minerai puisse être expédié sur la base de droits d'entier parcours depuis les mines jusqu'au haut-fourneau.

"6. La dite compagnie minière ne sera pas tenue d'expédier, ni les parties de première et de seconde parts de transporter, ni la dite partie de première part de charger sur des navires, le minerai comme dit ci-dessus tant qu'elles seront empêchées de ce faire par des grèves, cessation de travail ou autres causes qu'elles ne peuvent respectivement contrôler, pourvu qu'elles mettent toute diligence à faire disparaître ces causes physiques.

"7. La dite compagnie minière ne sera pas tenue d'expédier du minerai d'aucune des mines sous son contrôle si les rapports fournis relativement au haut-fourneau sur une moyenne raisonnable du minerai reçu de cette mine indiquent une perte sur ces expéditions. Dans le cas d'un différend en vertu de la présente clause, les deux parties devront nommer des représentants, qui à leur tour choisiront un arbitre, lequel se procurera un échantillon de minerai de la mine et fera ses calculs d'après les rapports du haut-fourneau, le coût de l'extraction, etc., etc., sur la base des conditions et des contrats existants.

"8. Les parties de première et de seconde parts ne seront tenues de transporter ou de charger le minerai en vertu de ce contrat qu'aux époques où le minerai ne gèle pas dans leurs wagons ou leurs soutes, et où il n'y a pas de dépenses additionnelles causées par la gelée du minerai dans les wagons ou les soutes.

"9. Le défaut, de la part de la dite compagnie minière, de remplir son engagement d'expédier chaque jour le tonnage minimum spécifié, s'il se continue pendant une période de trente (30) jours, donnera aux dites parties de la première et de la seconde parts le droit, à leur choix, d'annuler ce contrat par un avis par écrit adressé à la dite compagnie minière de leur décision de ce faire.

"En foi de quoi, les parties aux présentes y ont apposé leur signature les jours et année ci-dessus mentionnés."

....

Témoin.

LA "PACIFIC & ARCTIC RAILWAY & NAVIGATION COMPANY",

Par (Signé) S. H. GRAVES,

....

Président.

....

Témoin.

LA "BRITISH YUKON RAILWAY COMPANY",

Par (Signé) S. H. GRAVES,

....

Président.

....

Témoin.

LA "ATLAS MINING COMPANY",

Par (Signé) R. K. NEIL,

....

Président.

Conformément à cette convention, les compagnies de chemins de fer ont construit quelques dix ou douze milles de voie et ont transporté de la mine en question jusqu'à Skagway de grandes quantités de minerai au taux de $2.50 la tonne, et ont pris des arrangements, au taux de $1.75 par tonne, pour le transport océanique jusqu'au haut-fourneau depuis Skagway—ce qui donne un droit de parcours entier de $4.25 depuis les mines jusqu'au haut-fourneau, libre des frais de maniement et de quaiage à Skagway. Caribou est à 67 milles de Skagway, White-Horse à 110 milles. Lors de l'audience à Toronto, on demanda aux demandeurs ce qui suit:—

" Quels droits nous a-t-on demandés et nous demande-t-on de Caribou à Skagway? Réponse: " Sur notre dernière expédition, le chemin de fer a demandé $13.85 par tonne, fret payé d'avance; mais la compagnie offrit à mes hommes un taux de $6 et $8 s'ils voulaient passer un contrat pour la saison, ce qu'ils dûrent accepter." Plus loin, les demandeurs disent que, antérieurement au premier janvier, ils payaient $5 par tonne, et que, sans aucun avis, le droit fut porté ffl $13.85 par tonne.

Deux rapports ont été produits, en date du 4 avril 1910 et du 1er juin 1910 respectivement; ces rapports indiquent que le taux du fret jusqu'au haut-fourneau était d'un peu moins que $10 par tonne, autant que je puis les calculer; ces chargements étaient présumablement transportés d'après un tarif d'entier parcours convenu avec les lignes de steamers. Ce qui en est, je ne le sais; comme pour bien d'autres matières, on nous a laissé trouver ou conjecturer du mieux que nous pouvions. Si je comprends correctement les choses comme elles se présentent actuellement, les voituriers prétendent qu'ils peuvent à leur volonté imposer des droits, ou faire des arrangements à cette fin, qui donnent un taux de $4.25 depuis les points d'expédition, près de White-Horse, jusqu'à la compagnie minière mentionnée au contrat, et en même temps imposer des droits ou faire des arrangements à cette fin, qui donnent un taux de près de $10 par tonne depuis Caribou, le trajet par chemin de fer pour ce dernier endroit étant de quelques quarante milles plus court, et les envois de White-Horse passant par Caribou en se rendant à Skagway.

Le paragraphe 5 de l'article 315 de la loi décrète ce qui suit: " La Commission ne doit approuver ni permettre aucune taxe qui, pour les marchandises de même nature ou pour les voyageurs transportés dans des circonstances et à des conditions substantiellement semblables, dans la même direction sur la même ligne, est plus élevée pour une distance plus courte que pour une distance plus longue, dans laquelle est comprise cette distance plus courte; à moins que la Commission ne soit convaincu que, à cause de la concurrence, il est à propos de permettre cette taxe." Le paragraphe 6 décrète que: " Les taxes sur grandes quantités, les nombres plus élevés, ou pour les distances plus longues, peuvent être proportionellement moindres que celles sur les quantités moins fortes, les nombres moins élevés, ou pour les distances plus courtes, si ces taxes, dans des circonstances substantiellement semblables, sont également exigées de toutes personnes."

Lors de l'audience, M. Graves, président des compagnies de chemins de fer défenderesses, prétendit que ces compagnies étaient dans leurs droits conférés par la loi en passant le contrat avec la *Atlas Mining Company,* à cause du fort volume de trafic que cette dernière s'engageait à fournir, et que la question tombait sous le paragraphe 3. Bien que ce paragraphe doit être mis en pleine vigueur, les faits justifiant ce traitement préférentiel doivent être clairement démontré et parfaitement expliqués. Les voituriers appliquent ici à la mine Atlas un taux de droits qui fait une différence contre les demandeurs, et, en vertu de l'article 77, lorsqu'une compagnie établit quelque différence de traitement entre les expéditeurs, le fardeau de la preuve à faire que cette différence n'est pas injuste retombe sur la compagnie. La différence de traitement dont il est ici question n'est pas niée; la compagnie a-t-elle prouvé que cette différence n'est pas injuste? Elle dit que la compagnie demanderesse convient d'expédier 200 tonnes de minerai par jour, tandis qu'elle n'expédie que des lots occasion-

nellement. La demanderesse répond qu'elle a dépensé $800,000 dans l'exploitation de ses propriétés, et que, avec un taux raisonnable de droits, elle aura une quantité illimitée de minerai pour l'expédition. Il me semble que l'un des faits que les voituriers doivent prouver à la satisfaction de la Commission, c'est que les demandeurs n'ont pas et ne peuvent avoir aucune grande quantité de minerai pour l'expédition.

La loi exige l'égalité de traitement de la part des voituriers; de même les taxes, dans les wagons de même espèce sur les mêmes parties du chemin de fer, doivent être égales pour tous—la différence de traitement demande le plus sérieux examen, et lorsque le droit est concédé au voiturier, ce dernier est tenu d'accomplir à la lettre la charge qui lui est imposée par l'article 77. Si la compagnie n'était pas requise dans le cas présent de prouver qu'il n'existe pas de quantités de minerai, ou qu'il n'y en aura probablement pas d'extrait des mines de la compagnie demanderesse, le résultat serait qu'une compagnie de chemin de fer pourrait accorder des droits différentiels à une compagnie minière pour permettre à celle-ci d'exploiter ses propriétés et de faire des envois de minerai, et, en refusant pareils droits à une autre compagnie dans quelque localité voisine, empêcher cette dernière d'obtenir le capital nécessaire pour ses travaux d'exploitation. Je pense donc que, dans des cas de cette nature, où le voiturier doit démontrer que l'expéditeur favorisé a " de grandes quantité de minerai ", avant de pouvoir réduire les taxes proportionnellement, il devrait prouver, comme partie de sa cause, ce que les quantités de minerai de l'expéditeur qui allègue différence sont ou probablement seront,—autrement, comment la Commission peut-elle se convaincre que l'expéditeur favorisé à les " plus grandes quantités "—se rappelant toujours que le fardeau de la preuve retombe sur la compagnie. Il n'a été aucunement prouvé que cette compagnie demanderesse n'aurait pas " de grandes quantités " de minerai pour l'expédition. Au contraire, elle dit qu'elle en aura. Nous n'avons pas d'alternative; nous devons déclarer que les compagnies de chemin de fer n'ont pas rempli la tâche qui leur est imposée par la loi et que le contrat avec la *Atlas Mining Company* établit une distinction contre la compagnie demanderesse. Par ce contrat, la compagnie a établi des taxes qu'elle considère justes, la loi l'oblige à accorder le même traitement à tous sur ses lignes pour le même genre de trafic; il s'en suit que la demanderesse doit être traitée de la même façon que la compagnie *Atlas*—la taxe imposée à cette dernière pour environ 110 milles, comportant la construction d'une ligne d'embranchement au coût de près de $500,000, est de $2.50 par tonne—taxe raisonnable sur ce trafic depuis Caribou, où il n'y a pas lieu pour une dépense additionnelle de capital pour nouvelles facilités, jusqu'à Skagway serait d'environ $1.75 par tonne, et la compagnie défenderesse devra produire dans les trente jours des tarifs mettant en vigueur un droit de $1.75 par tonne. Si la compagnie demanderesse le désire, elle doit obtenir pour elle le même tarif océanique que celui obtenu pour la *Atlas Mining Company,* ou retirer de cette dernière le droit océanique de $1.75. En d'autres termes, toute forme de différence contre la compagnie demanderesse doit cesser et prendre fin, et elle doit être placée absolument sur le même pied que la *Atlas Mining Company,* non seulement quant aux taxes de chemins de fer, mais aussi quant aux droits océaniques et de quaiage, en tant que la compagnie défenderesse peut le faire.

Les défendeurs n'ont jamais produit devant la Commission leur tarif de droits s'appliquant à la *Atlas Mining Company,* et paraissent avoir été sous l'impression qu'ils pouvaient à volonté passer des contrats pour le transport et ne pas déposer de tarifs de droits—la loi exige impérativement que des tarifs s'appliquant à tout mouvement du trafic soient déposés; et par la conduite tenue envers la *Atlas Mining Company,* non seulement les défendeurs se sont exposés à des amendes, mais la loi leur défend d'imposer des droits pour le trafic là où il n'a pas de tarif déposé. Les tarifs des droits doivent être déposés dans un délai raisonnable.

En tant que cette cause est concernée, il n'est pas besoin de parler de la lettre du 11 avril 1904, les droits accordés étant considérés sous un autre point de vue.

Les autres questions comprises dans la plainte et s'appliquant aux provisions et diverses marchandises expédiées au Yukon seront traitées au cours de l'enquête actuellement pendante concernant les droits en général sur la route du Yukon.

LE TOWNSHIP DE CLARKE *RE* LA CANADIAN NORTHERN RAILWAY COMPANY.

Il s'agit d'une demande faite par la municipalité pour une ordonnance à l'effet de rescinder une ordonnance du 9 août 1910, approuvant un passage à niveau ou la voie du chemin de fer traverse la route Choate, et de remettre en vigueur l'ordonnance du 15 février 1910, requérant la compagnie de chemin de fer de construire un passage souterrain à la dite traversée. Jugement: le commissaire en chef adjoint Scott, 1er octobre 1910.

Lors de la dernière séance à Port-Hope, le township de Clarke fit une demande pour l'annulation de l'ordonnance n° 11392, en date du 9 août dernier, approuvant une traversée à niveau de la route par le chemin de fer à l'endroit en question, au lieu de la construction d'un passage souterrain approuvée par l'ordonnance n° 9562, du 15 février dernier. La première ordonnance fut rendue sur la requête de la compagnie du chemin de fer demandant l'approbation de la Commission quant aux plans d'un passage souterrain, laquelle requête était approuvée par la municipalité.

Il paraît qu'à une assemblée du conseil municipal tenue au commencement de l'année, un représentant du chemin de fer soumit au conseil des plans des diverses traversées à niveau dans la municipalité. Nous fûmes informés par la municipalité de Port-Hope, récemment, et cela n'a pas été nié par la compagnie de chemin de fer, que la municipalité, vu qu'elle obtenait un passage souterrain à cette traversée, consentait aux passages à niveau aux autres endroits, où l'on aurait peut-être pu exiger un autre genre de traversée si la municipalité n'eût pas approuvé les plans.

En juin dernier, il fut reçu une requête de la part des habitants du township, déclarant qu'ils préféreraient une traversée à niveau à un passage souterrain à l'endroit en question. Cette requête fut suivie par une autre de la part de la compagnie de chemin de fer, demandant la rescision de l'ordonnance de février et l'autorisation de construire une traversée à niveau. Sur un rapport et la recommandation d'un ingénieur de la Commission, et après considération de la requête des habitants, laquelle pouvait faire croire que la municipalité était consentante, une ordonnance fut rendue le 9 août 1910, n° 11392, annulant l'ordonnance pour le passage souterrain et approuvant la traversée à niveau. Le conseil municipal proposa alors la révocation de cette dernière ordonnance.

Il a été déclaré par le conseil que la requête des habitants, sur laquelle l'ordonnance du mois d'août a été rendue, a été signée par eux sur des représentations faites par la compagnie, lesquelles, s'il en est ainsi, seraient déshonorantes pour la compagnie. Lors de l'audience à Port-Hope, il n'a pas été question de la vérité de cette allégation, le conseil de la compagnie de chemin de fer ayant déclaré qu'elle était prête à discuter la question de la traversée sur ses mérites, comme si l'ordonnance du mois d'août n'eut pas été rendue.

La raison donnée par la compagnie de chemin de fer en faveur d'une traverse à niveau contre un passage souterrain était que la nature du sol était telle que la construction d'un passage souterrain serait difficile et dispendieux.

Après avoir entendu longuement toutes les parties, la Commission décida d'envoyer son ingénieur en chef, M. Mountain, pour examiner l'endroit de la traversée et faire rapport. D'après le rapport de M. Mountain, il appert que le niveau du rail à l'endroit en question sera à 7½ pieds au-dessus de la grande route; que, pour construire un pas-

sage souterrain modèle, il serait nécessaire de creuser à neuf pieds au-dessous du niveau originaire du sol, lequel, à son avis est humide et spongieux, et il pense que les abouts devraient être faits sur fondements de pilotis. M. Mountain estime le coût minimum du passage souterrain à $7,500, et fait observer que, d'après ses observations, le trafic sur la grande route est léger. La compagnie de chemin de fer devait sans doute posséder tous ces renseignements lorsqu'elle a d'abord décidé de construire un passage souterrain.

Sans ce qui s'est passé à l'assemblée déjà mentionnée du conseil, je ne serais pas disposé à ordonner à la compagnie de chemin de fer de construire un passage souterrain à cet endroit; mais comme l'approbation du conseil municipal au sujet des autres traversées à niveau dans la municipalité a été donnée avec l'entente qu'il serait construit un passage souterrain à l'endroit en question, je regarde cette matière comme un engagement dont la compagnie de chemin de fer ne devrait pas être relevée, et je suis en conséquence d'avis que l'ordonnance du mois d'août dernier doit être annulée et que celle du mois de février, approuvant la construction du passage souterrain, doit être remise en vigueur.

3 octobre 1910, M. le commissaire McLean:—J'approuve la décision ci-dessus en la matière. Je crois, cependant, que je dois faire clairement comprendre que, en acquiesçant à l'ordonnance n° 11392, rendue le 9 août dernier, laquelle annulait l'ordonnance précédente et approuvait une traversée à niveau, j'étais sous la fausse impression que le township avait changé sa décision originaire et consenti à une traversée à niveau.

Le commissaire en chef adjoint:—A la séance à Port-Hope, le 27 septembre, la Commission eut devant elle la question de la construction, par le chemin de fer Canadian-Northern, d'un passage souterrain, portant la route Choate, sous le chemin de fer, ou du détournement de la grande route de manière à la faire courir parallèlement avec le Canadian-Northern jusqu'à la rue Cavan, dans la ville de Port-Hope, où il y a un passage souterrain sous le chemin de fer. Nous avons entendu toutes les parties intéressées et nous avons examiné le *locus in quo* sur le terrain. La route Choate est une ancienne grande route considérablement voyagée. Si elle reste ouverte, ce sera le chemin le plus direct jusqu'à la station du Canadian-Northern d'une grande partie du township de Hope. Le township est très anxieux que la route reste ouverte et qu'un passage souterrain soit construit. Le détournement à la rue Cavan signifierait que ceux qui suivent la route Choate et désirent traverser le creek Port-Hope pour atteindre le territoire avoisinant la station du Canadian-Northern auraient à faire au moins un demi-mille hors de leur chemin. Dans les circonstances, je pense que ce détournement serait déraisonnable. L'usage des grandes routes publiques devait être troublé le moins possible par la construction de chemins de fer, sauf lorsqu'un changement est nécessaire dans l'intérêt de la santé publique. En conséquence, je suis d'avis que la route Choate doit rester ouverte et que le chemin de fer Canadian-Northern doit construire un passage souterrain faisant passer la grande route sous le chemin de fer là où il traverse la route.

Il a été démontré qu'il existe une traverse à niveau dangereuse sur le chemin de fer Grand-Tronc sur la route Choate, à quelque cents pieds de la traversée projetée du Canadian-Northern. La traversée du Granad-Tronc ne sera pas rendue plus dangereuse par la construction d'un passage souterrain sous le chemin de fer Canadian-Northern, vu qu'il y aura amplement d'espace, lorsqu'une personne, soit à pied ou en voiture, quitte le passage souterrain et se dirige vers la voie du Granad-Tronc, pour voir un train sur la voie avant de l'atteindre. La traversée du Grand-Tronc est apparemment dangereuse, et la Commission discutera sans délai avec la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc la question d'établir une protection quelconque à cette traversée.

M. le commissaire McLean approuve la décision.

BROWN *vs* LES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET CANADIAN-NORTHERN.

Il s'agit d'une plainte contre le système de transport de la houille domestique en wagons ouverts au lieu de wagons fermés, et au sujet du délai dans le règlement des dommages par les compagnies de chemins de fer. Le demandeur se plaint qu'il a souffert des pertes et dommages par suite du vol, de la pluie, de la neige, de la glace accumulée sur la houille, et qu'il a dû payer comme houille à un prix élevé, et de la perte résultant du fait que la houille doit être jetée du wagon dans les hangars au lieu d'être transportée des wagons fermés.

La prétention des compagnies défenderesses est qu'elles ont fait tous leurs efforts pour fournir des wagons fermés pour le transport de la houille, et qu'elles ont amplement réussi.

Jugement, le commissaire en chef Mabee, 9 novembre 1910.

M. A. L Brown, marchand de houille, de Saskatoon, s'est plaint à la Commission du système actuel en vigueur dans l'Ouest, en vertu duquel les compagnies de chemins de fer transportent la houille domestique dans des wagons ouverts, et il a demandé qu'elles soient forcées d'expédier cette marchandise dans des wagons fermés. Les raisons données par lui sont que cette classe de houille vient de loin; qu'il arrive souvent qu'elle est de neuf à trente jours en chemin; que, pendant l'hiver, de grandes quantités de neige s'accumulent sur ces wagons, pour laquelle le consignataire aurait à payer comme pour de la houille; que la houille domestique est de la houille en blocs et vendue comme telle; qu'il est impossible de décharger les wagons ouverts dans les hangars du marchand sans briser la houille, parce que ces mottes doivent être jetées d'une hauteur de cinq à six pieds; qu'il résulte une perte du fait qu'une partie des mottes est réduite en poussière, tandis que si l'on employait des wagons fermés la houille pourrait être charroyée et non pas jetée; que la houille en mottes est facilement enlevée des wagons ouverts; que le contenu d'un wagon ouvert, dans bien des cas, ne correspond pas au pesage des chemins de fer, et qu'il se passe des mois avant qu'il soit possible d'obtenir des compagnies de chemins de fer le règlement de ces réclamations.

La Compagnie de chemin de fer Canadian-Northern a donné cette réponse entre autres, que cette qualité de charbon provenant des mines de l'Alberta n'était transportée qu'en très petite quantité durant les mois d'été; que le transport le plus considérable s'en faisait probablement au mois d'octobre; que, à cette saison, tous les wagons fermés disponibles étaient utilisés pour transporter le grain chargé en vrac jusqu'à la tête des lacs; que les wagons à bestiaux étaient tous employés pour le transport des bestiaux; que cette compagnie ne se servait que des wagons dits gondoles lorsque les wagons couverts et les wagons à bestiaux étaient tous employés; que de tout le charbon mou indigène reçu à Saskatoon—où M. Brown fait affaire—par voie du chemin de fer Canadian-Northern, depuis le 1er septembre 1909 jusqu'au 23 mars 1910, il en a été transporté quatre-vingt-quatre et demi pour cent dans des wagons couverts et des wagons à bestiaux, et quinze et demi pour cent seulement dans des wagons "gondoles"; et que si les commerçants faisaient de grosses commandes aux mines pour l'expédition au printemps et à l'été, la compagnie pourrait sans difficulté fournir des wagons couverts ou à bestiaux pour le chargement du charbon.

La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, dans sa réponse, déclare, entre autres affirmations:—

Que la plus grande partie du charbon indigène consumé sur ce continent est transportée dans des wagons découverts de préférence aux wagons fermés, ceux-là étant beaucoup plus faciles à charger sur les chantiers modernes, et à décharger dans les hangars ou chantiers pourvus d'appareils perfectionnés; que le chemin de fer *Pittsburg & Lake Erié,* qui fait le service des chantiers de charbon de la Pensylvanie aux Grands Lacs, possède 16,727 wagons ouverts, sans compter les wagons plate-

formes, et seulement 623 wagons fermés; que le réseau Pennsylvania, à l'ouest de Pittsburg, possède 43,000 wagons ouverts, non compris les wagons plateformes, et seulement 26,000 wagons fermés; que le chemin de fer Pensylvanie possède 98,000 wagons découverts, contre 49,000 couverts; que, à peu près la même proportion existe entre les différentes catégories de wagons sur les lignes des Etats du Nord-Ouest et de la côte du Pacifique; que la compagnie elle-même achète une grande quantité de lignite et de charbon bitumineux, et se sert indifféremment de waagons découverts pour le transport de ses propres chargements de charbon; qu'il n'a été constaté aucune perte matérielle résultant de l'emploi de ces wagons; que toutes les mines importantes de l'ouest ont leurs propres balances sur rails, lesquelles sont entretenues, actionnées et contrôlées par elles-mêmes et assujéties au contrôle de l'inspecteur des balances de la compagnie, et aussi des fonctionnaires du département fédéral des Poids et Mesures; que cs balancs sont situées aux mines, et que le poids obtenu à cet endroit est accepté par la compagnie de chemin de fer comme base pour l'estimation des frais de transport; que le charbon n'est pas pesé sur les balances de la compagnie, sauf sur demande spéciale d'un particulier qui aurait lieu de croire qu'une erreur a été commise à son détriment.

Une liste des compagnies minières ayant des balances sur rails et dont les poids sont acceptés par les compagnies de chemin de fer paraît sur le tarif W. n° 1983 des lignes de l'ouest de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien en date du 14 janvier 1910.

Lors de l'audition à Saskatoon, le requérant a produit un grand nombre de lettres reçues de divers commerçants de charbon, dont voici un bref résumé:—

M. Green, de Dominion-City, disait qu'on ne lui a jamais expédié qu'un seul chargement en wagon découvert, au reçu duquel il a constaté qu'un tiers en avait été volé.

M. B. W. Boltotn, de Neepawa, disait que, d'après son expérience, le charbon expédié en wagon découvert ne donne pas un poids aussi complet que celui qui est expédié en wagon fermé; et qu'il avait reçu des wagons pesant jusqu'à 1,600 livres en moins.

MM. Black Frères, de Minnedosa, disaient qu'il ne leur avait jamais été livré de charbon en wagons découverts, et n'avaient pas eu connaissance que jamais il en eusse été expédié à Minnedosa en wagons découverts.

M. T. H. Bristow, de Moosomin, disait que le transport en wagons découverts ne donne pas du tout satisfaction; qu'il avait eu des ennuis avec la compagnie de chemin de fer à ce sujet; qu'il n'avait jamais reçu un wagon découvert donnant le plein poids; qu'il y avait toujours du charbon de volé durant le trajet, et que, au mauvais temps, il se mêlait de la neige au charbon.

La Compagnie Baker-eynolds, de Moosejaw, disait que le chargement du charbon dans des wagons découverts ne leur avait pas du tout donné satisfaction; qu'il manquait toujours beaucoup de charbon, et qu'en hiver la neige et la glace accumulées sur le dessus rendait le déchargement difficile.

M. William Poerch, de Brunkild, disait que le charbon diminue de volume au soleil et à la pluie; que le déchargement des wagons découverts était difficile; et que n'étant pas renfermé ni scellé il était à la portée des voleurs.

M. McClain, de Carmen, disait qu'il ne pouvait donner aucun témoignage, attendu que son charbon lui avait toujours été livré dans des wagons fermés.

La *Patterson Bros. Lumber Company,* de Birtle, disait qu'elle n'accepterait pas de charbon à moins qu'il ne soit chargé en wagons fermés et scellés, et qu'ils avaient prévenu leurs fournisseurs à cet effet.

MM. Miller Frères, de Virden, disaient que le charbon expédié dans des wagons ouverts leur avait attiré des ennuis, mais pas depuis un an ou à peu près; qu'ils se souvenaient d'avoir reçu une fois un wagon de charbon, lequel était court de onze tonnes, et que maintenant ils se faisaient expédier tout leur charbon en wagon fermés.

W. B. Shannon et Cie., de Viscount, disaient qu'ils avaient reçu du charbon dans des wagons découverts et s'en étaient trouvés très mécontents, tant pour le

déchargement qu'à cause des difficultés occasionnés par la neige; qu'ils préféraient le chargement de leur charbon dans des wagons fermés, parce qu'on pouvait le faire entrer presque entièrement dans leur hangar le long de la voie ferrée; qu'ils avaient reçu un ou deux wagons découverts où le charbon était mêlé avec de la neige, et que cela ne donnait pas satisfaction à leurs clients.

La *Hartney Manufacturing Company,* de Hartney, disait qu'ils avaient refusé qu'on leur envoyât le charbon dans des wagons découverts, et qu'ils n'en avaient jamais reçu un seul qui donnât le plein poids.

M. D. McNaught, de apid-City, disait que les wagons découverts lui causaient beaucoup de tracas; qu'il en avait reçu quatre de quarante tonnes l'hiver précédent, qui lui coûterait de quatre à cinq dollars en plus pour le déchargement, son hangar étant construit avec des portes qu'on laisse retomber à l'intérieur du wagon; et que dans le cas des wagons ouverts, le charbon avait été simplement jeté par-dessus bord.

M. Thomas Harvey, de Weyburn, disait qu'il avait subi d'assez fortes pertes occasionnées par le chargement du charbon dans des wagons découverts, particulièrement durant les mois d'hiver rigoureux.

M. Hunter, de Newdale, disait qu'il avait reçu deux wagons découverts jusqu'à cette date, et ne désirait certainement plus en recevoir.

M. E. C. Gosett-Jackson, de apid-City, disait qu'on lui a expédié quatre wagons de charbon mou indigène, l'année dernière, et qu'à chaque fois il a fallu engager un homme supplémentaire pour aider au déchargement; qu'il n'était pas outillé pour retirer le charbon de ces sortes de wagons; que les bords en étaient plus élevés que les portes de son hangar; et qu'il avait reçu un wagon en acaier qui était resté trente jours sur la voie, et le charbon était recouvert de deux tonnes de neige et de glace.

M. S. Taylor, de Yellow-Grass, disait que, jusque là, il n'avait pas eu à se plaindre au sujet de l'expédition du charbon.

Des *Harrison Lumber Yards,* de Neepawa, on écrivait qu'ils n'avaient heureusement pas reçu beaucoup de wagons de cette nature; et que ceux qu'ils avaient reçus ne donnaient pas satisfaction.

MM. Lambert et Eearle, de Elkhorn, disaient que tous les hivers ils avaient eu des ennuis à ce sujet.

MM. Denmark et Burton, de Langenburg, Sask., disaient qu'ils n'avaient eu que peu d'expérience à ce sujet, n'ayant reçu qu'un seul wagon non fermé depuis leur entrée dans le commerce du charbon.

M. A. N. Shaw, de Elm-Creek, disait qu'il n'a jamais eu d'expérience avec les wagons découverts pour le chargement du charbon.

La *Monarch Lumber Company,* de Winnipeg, disait qu'ils avaient prévenu tous les commerçants qui leur expédiaient du charbon qu'ils n'accepteraient de chargements que dans des wagons fermés; et ils se sont aperçus que cela leur évitait des pertes considérables.

M. J. Baul, de Saint-Jean-Baptiste, disait qu'il n'avait jamais reçu de charbon dans des wagons découverts.

Les lettres précédentes attestent que, dans des cas particuliers, les consignataires ont eu des ennuis résultant des chargements de charbon dans des wagons découverts, lesquels se résument, premièrement, à la perte du charbon soit par vol ou autrement; deuxièmement aux avaries causées par l'accumulation de la neige et de la glace par-dessus le charbon. Il n'y a rien, dans ces cas particuliers, qui indique le percentage de wagons découverts reçus; de sorte qu'il est impossible de tirer des conclusions précises sur l'étude des dommages réels causés de ce chef.

Il semblerait, d'après quelque-unes des lettres précédentes, que certains commerçants peuvent toujours faire transporter leur charbon dans des wagons fermés. Il n'y a rien qui permette de constater quel volume de trafic est adressé à des consignataires particuliers dans des wagons fermés et lequel dans des wagons découverts.

Il a été aussi produit certaines lettres venant des compagnies houillères. Une lettre de la *Alberta Consolidated Coal Company,* de Coal-Ctiy, Taber, P.O., adressée à M. Brown, en date du 13 janvier 1910, déclare qu'à l'avenir il sera fait justice à sa demande d'expédier les chargements dans des wagons fermés, qu'un assez bon nombre des wagons qu'ils recevaient à ce moment là étaient des wagons-tombereaux, mais qu'ils auraient soin de voir à ce que, dans la suite, il ne lui soit adressé que des wagons fermés.

Une lettre de la *Regina Storage and Forwarding Company* à M. Brown, en date du 1er décembre 1909, déclare qu'elle avait demandé à la mine qu'on lui expédiât son charbon dans des wagons fermés si la chose était possible, et qu'il était difficile d'en trouver un nombre suffisant, et que l'on devrait se contenter tout simplement de ce que l'on pourrait obtenir.

Une lettre de la *Great Northern Coal Company,* d'Edmonton en date du 16 septembre 1909, déclare qu'elle expédit toujours le charbon dans des wagons fermés pour les longues distances, comme par exemple à Saskatoon,—quand il est possible de se les procurer.

Une lettre de la *Great Northern Coal Company,* d'Edmonton, en date du 17 janvier 1910, à l'adresse de M. Brown, déclare qu'elle avait inscrit sa commande pour deux wagons et qu'elle ferait l'expédition suivant ses instructions, et que pour ce qui regardait les wagons-tombereaux, elle ne s'en servait que lorsque les wagons fermés n'étaient pas disponibles.

Une lettre de la même compagnie en date du 4 mars 1910 à M. Brown, déclare qu'il y avait alors à la mine quelques wagons fermés, et qu'on les lui conserverait si possible.

Une lettre de la même compagnie, en date du 2 mars 1910, déclarait qu'elle regrettait n'avoir pu se procurer de wagons fermés ces derniers temps; que le Canadian-Northern ne lui avait donné que des wagons Hart convertibles, et qu'elle ferait tout son possible pour obtenir des wagons fermés.

On a également produit des lettres démontrant la difficulté qu'il y a d'obtenir un règlement pour les pesées défectueuses, et aussi une lettre de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, en date du 5 septembre 1908, refusant de donner droit à une réclamation pour pesée défectueuse, vu les conditions du connaissement.

La question est maintenant de savoir si, sur ces données la Commission peut rendre un ordre interdisant aux compagnies de chemin de fer le chargement de cette qualité de charbon dans des wagons autres que les wagons fermés. Si la formule de connaissement actuellement en usage, et approuvée par la Commission, était la même que celle de 1908, à laquelle il est fait allusion dans la lettre du 5 septembre de cette même année, la Commission aurait parfaitement le droit de forcer les voituriers à transporter cette qualité de charbon dans des wagons fermés; mais le contrat qui est fait avec l'expéditeur maintenant est tout à fait différent, et si le percentage de charbon transporté dans les wagons découverts, en comparaison de celui qui est transporté dans des wagons fermés est de peu d'importance, et si de beaucoup la majeure partie de ce combustible voyage dans des wagons fermés, ce serait peut-être plus injuste à l'égard du public en général qui a besoin du matériel des compagnies de chemin de fer, si la Commission exigeait que ces compagnies de chemin de fer fournisse des wagons fermés pour cette marchandise que si elle laissait les marchands de charbon bénéficier du remède apporté par les clauses du connaissement.

Nous avouons ne pas comprendre la difficulté au point de vue des consignataires réclamant pour des pesées défectueuses, et il nous semble qu'ils sont inutilement lésés dans leurs droits si on ne peut les dédommager de leurs pertes.

D'après la nouvelle formule de contrat, la compagnie de chemin de fer est responsable pour les pertes de la nature de celle dont il est question dans cette plainte, et l'article 3 des conditions stipulées met expressément la compagnie de chemin de fer dans l'obligation de prouver qu'il n'y a pas eu négligence de sa part. Il est facile à

comprendre que les consignataires hésitent à s'adresser aux cours de justice pour faire valoir ces réclamations, et leur répugnance à se mettre en procès avec la compagnie est très naturelle; mais, d'un autre côté, il est difficile pour la Commission de rendre aucun ordre général comme celui que l'on demande, qui ne serait pas de nature à causer une plus grande injustice que si les marchands de charbon étaient laissés libres de forcer les compagnies de chemins de fer à dédommager le client pour chacune des pesées défectueuses.

Il n'a pas été démontré dans le cas de cette réclamation que la compagnie de chemin de fer ait négligé de fournir des wagons fermés pour ce trafic lorsqu'il y en avait de disponibles; et en nous occupant de cette requête nous assumons que le voiturage de cette marchandise se pratique plus sûrement dans des wagons fermés, et que les compagnies de chemin de fer font leurs plus grands efforts dans toutes les occasions pour fournir des wagons fermés à l'usage de ce trafic, et que les wagons découverts sont fournis seulement lorsques les wagons fermés ne sont pas disponibles; dans ce dernier cas, la compagnie de chemin de fer encourt le risque qui tient au voiturage du charbon dans des wagons découverts, provenant de ce qu'il peut en perdre en route ou qu'il peut être avarié par le mauvais temps. La loi impose à la compagnie cette responsabilité. Si le requérant, ou une association quelconque de marchands de charbon peut, à une époque future, démontrer que les compagnies de chemins de fer font des objections déraisonnables, ou mettent obstacle, sans raison, à ce que les marchands obtiennent promptement et raisonnablement satisfaction pour les réclamations touchant le transport du combustible par les compagnies de chemins de fer dans des wagons découverts, la Commission prendra l'affaire en main; mais en attendant, elle doit se refuser à rendre un ordre général de la nature de celui que l'on demande.

Il y a une couple de documents produits par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien qui ne manquent pas d'intérêt. Ils tendent à faire voir une liste des réclamations pour pertes et vols de charbon qui ont été payées par la compagnie entre les mois de juillet 1909 et juin 1910. Ces réclamations sont divisées en deux catégories: wagons découverts et wagons fermés. Touchant le voiturage du charbon dans les wagons découverts, il y a 26 réclamations pour vol et 8 réclamations pour perte; en tout 34. Touchant le transport des wagons fermés, il y a 18 réclamations pour vol et 13 pour perte; en tout 31. Le percentage des réclamations pour val dans les wagons découverts est de beaucoup plus élevé que dans les wagons fermés, tandis que c'est l'inverse quant aux pertes. Il est vrai que ces listes ne font mention que des réclamations payées. Il n'y a rien qui indique quelles étaient les réclamations faites par les consignataires à la compagnie de chemin de fer au sujet des pertes alléguées.

Ville de Fort-William vs Copp, Bros.

Il s'agit ici d'une requête en vertu de l'article 227 de la loi des chemins de fer, pour permis de construire une seconde voie de tramway croisant la ligne d'embranchement de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, connue sous le nom de *Copp Foundry Industrial Spur.*

Jugement du commissaire en chef Mabee, 9 novembre 1910.

Le 2 septembre 1902, il a été passé un contrat entre la municipalité de Port-Arthur et Harold E. Copp et W. J. Copp, d'après lequel il était stipulé que les frères Copp étaient sur le point de construire une voie d'aiguillage sur la ligne principale de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien jusqu'aux lots 1, 2 et 3 de la rue Rebecca nord, dans la ville de Fort-William, et que cette voie d'aiguillage aurait à croiser la ligne du tramway, appartenant à ce moment-là à la ville de Port-Arthur; et dans ce contrat la permission fut accordée aux frères Copp de croiser la ligne du tramway, ceux-ci devant s'engager à construire le croisement d'une façon stable et solide, à établir un service de signaux qui fonctionnera avant et durant le

passage de chaque locomotive, train ou wagon sur le dit croisement, et à réparer et entretenir le dit croisement en bon état aussi longtemps qu'ils continueront à s'en servir.

Le 27 août 1910, la ville de Fort-William fit une requête au Conseil en séance à Port-Arthur, demandant que celle-ci émit un ordre imposant aux frères Copp les frais encourus par la ville de Fort-William pour la construction d'une seconde ligne de tramway à travers cette voie d'embranchement. On y disait que, depuis la signature du contrat ci-dessus mentionné, le tramway était devenu la propriété de la ville de Fort-William. Il était déclaré dans cette requête que ce croisement, c'est-à-dire la double voie du tramway croisant cet embranchement, avait été construite avec cette entente que si la Commission des Chemins de fer en décidait ainsi, les messieurs Copp auraient à payer pour le second croisement; et que si, d'un autre côté, la Commission décidait autrement, il était compris que ce serait la ville qui paierait. A cette séance, il fut déclaré aux parties intéressées que la ville n'avait pas le droit de construire ce croisement sans avoir préalablement obtenu de la Commission des Chemins de fer la permission de croiser cette voie commerciale, et que, attendu que la ville avait pris sur elle de construire ce croisement sans autorisation, la Commission n'allait pas intervenir.

Subséquemment à cette audition, le 15 septembre, une requête fut reçue de la part de la cité de Fort-William, demandant au nom de la ville une autorisation en vertu de l'article 227, pour croiser à niveau, avec sa ligne de tramway, la voie d'embranchement de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien connu sous le nom de *Copp Foundry Industrial Spur,* sur l'avenue Syndicate. Il n'est rien dit dans cette requête touchant la question d'imposer aux frères Copp les frais de ce croisement. Ces derniers furent cependant assignés et comparurent à une séance qui eut lieu à Port-Arthur le 10 octobre, et l'avocat, à cette audience, faisant allusion à la requête, dit que la ville était actuellement à doubler sa voie de tramway, ce qui donnerait lieu à un second croisement, et il s'agissait de savoir qui, MM. Copp ou la ville, paierait la dépense. Il fut avancé que, attendu que l'établissement du tramway avec sa première voie avait priorité sur la voie d'embranchement commerciale, il devait aussi avoir priorité avec sa double voie, et que par conséquent la dépense devait incomber aux MM. Copp. La Commission a soutenue que, dans le cas d'un chemin de fer à vapeur, la priorité d'une ligne doit se continuer lorsqu'on établit une double voie, mais il nous semble qu'il ne s'agit pas ici d'un cas où la Commission doit intervenir, pour la raison précitée à sa première séance. Si la ville avait demandé, par requête réglementaire, un permis de croisement, la question serait alors du ressort de la Commission. Tel que c'est, la municipalité prend sur elle de construire sans autorisation, et ne vient qu'ensuite devant la Commission pour faire payer aux frères Copp les dépenses occasionnées par le croisement de voie. Ceci est tout à fait irrégulier, et, dans les circonstances, la Commission doit renoncer à rendre tout ordonnance, sauf celle de refuser la requête.

Conséquemment, l'ordonnance renvoyant la requête est rendue.

British American Oil Company re la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

Re "Petroleum Oil Traffic". Compte rendu dans le rapport de la Commission des Chemins de fer du Canada, 1910, pages 209 et suivantes.

L'ordonnance de la Commission en date du 19 mai 1909, conformément au jugement, a déclaré que le tarif légal imposé aux chargements au sujet desquels on avait porté plainte était de vingt cents par 100 livres, et que ce tarif est encore en vigueur, et ordonné à la compagnie défenderesse de rembourser à la compagnie demanderesse la différence entre le dit tarif de vingt cents par 100 livres et le taux de trente-deux cents et demi par 100 livres perçu par elle de la partie plaignante.

Un appel de ce jugement à la Cour Suprême du Canada a été renvoyé. Pour les raisons de ce jugement, voir 43 R.S.C., p. 311. Rapporté aussi dans les *Can. Ry. Cas.,* Part I, vol. 11, p. 118.

La cité de Toronto et la ville de Brampton vs les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien.

La ville de Brampton a fait une requête, sous l'autorité des articles 315, 318 et 323 de la loi des chemins de fer, demandant une ordonnance signifiant à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc d'avoir à cesser de faire une distinction injuste entre Brampton et les autres localités, relativement aux prix de transport par abonnement, d'établir un tarif d'abonnement convenable, et désapprouver le tarif actuel.

La requête de la part de la ville de Toronto demandait une ordonnance signifiant aux compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien, de cesser de faire une distinction injuste entre la cité de Toronto et les municipalités suburbaines quant aux cartes d'abonnement, et de fixer des taux d'aobnnement dans un certain rayon de la cité.

Jugement du Commissaire en chef Mabee, 23 mai 1910.

" Nous sommes d'opinion unanime dans cette affaire. Il vaut mieux qu'elle soit tirée au clair maintenant, afin de donner occasion aux susceptibilités froissées de se radoucir."

Le 26 mai 1908, M. Wegenast a fait une requête—reçue par la Commission le 10 juin—demandant qu'il soit ordonné au Grand-Tronc d'avoir à lui livrer un billet de 55 voyages entre Brampton et Toronto, semblable à ceux qui sont en usage entre Oakville et Toronto, au même prix, c'est-à-dire $7.15, et les faits sur lesquels il se basait étaient énoncés dans sa requête. Le Grand-Tronc envoya sa réponse. La cause fut entendue, et une décision fut arrêtée par un jugement du 23 novembre 1908. La cause fut entendue ici le 12 et le 13 de ce même mois. La conclusion était que la requête ne pouvait pas être accordée, et les raisons ont été spécifiées. La Commission était d'opinion que l'article 77 s'appliquait à ce cas, quoique la compagnie de chemin de fer, à ce moment-là, soutint énergiquement que, d'après l'article 341, le pouvoir accordé par le Parlement aux compagnies de chemin de fer d'émettre des cartes d'abonnement et de réglementer les autres catégories de questions traitées sous cet article était formel, et que la Commission n'avait pas le droit d'intervenir. Nous n'étions pas du même avis, et nous conclûmes que, lorsqu'une compagnie de chemin de fer prend le parti d'émettre des cartes d'abonnement, elle se place sous la juridiction de la Commission, qu'elle est assujettie à son autorité, et que; il s'agissait, de la part de la compagnie de chemin de fer, suivant l'article 77, de démontrer que l'exercice du pouvoir accordé en vertu de cet article ne donnait pas lieu à l'établissement d'une distinction injuste entre les personnes ou les localités. Le jugement auquel je fais allusion décida de la question en ce sens, et nous conclûmes alors que la compagnie se prévalait de la responsabilité qui lui était déférée par la loi, et avait démontré à notre satisfaction que, en émettant ces billets entre Oakville et Toronto, elle n'établissait aucune distinction injuste au détriment de Brampton.

Le requérant dans cette affaire, n'étant pas satisfait de ce résultat—bien naturellement,— fit une requête pour une seconde audition. La Commission jugea à propos qu'il n'y avait pas lieu d'y donner suite et refusa de s'en occuper.

Puis, en janvier 1909, vint une requête de la part de la cité de Toronto, demandant une ordonnance, en vertu de certains articles de la loi mentionnés dans la requête, exigeant du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien qu'il fournissent des taux d'abonnement pour la dite cité soit aller ou retour, de même que pour les municipalités environnantes dans un rayon déterminé, et une ordonnance enjoignant les compagnies de cesser d'établir une distinction injuste entre la cité de Toronto et autres cités d'im-

portance égale ou plus considérable, en ce qui concerne les taux de passage entre les cités et leur banlieue, et de cesser d'établir une distinction injuste entre les municipalités de Oakville et Streetsville, et celles de Brampton, Whitby, Oshawa et autres semblablement situées. Il y est aussi allégué, qu'actuellement il est émis des cartes d'abonnement pour diverses localités suburbaines à diverses distances de Toronto.

Les requérants soutiennent que dans la désignation des endroits pour lesquels il est actuellement émis des taux d'abonnement, les compagnies de chemin de fer ne se basent sur aucun principe convenable ou fixe, et se laissent incongrument influencer par des individus qui ont intérêt à ce que les dits taux d'abonnement soient accordés ou retenus. " Les requérants demandant à la Commission de fixer un rayon dans l'enceinte duquel les taux d'abonnement devront être accordés." Puis, en fixant ce rayon, la Commission est priée de se baser sur les considérations suivantes: (*a*) la distance entre Toronto et les endroits pour lesquels on accorde actuellement, dans certains cas, des taux d'abonnement. (*b*) La distance entre Montréal et les endroits suburbains pour lesquels on accorde actuellement les dits taux. (*c*) La distinction qui est établie actuellement au détriment de certaines localités, en présence du fait que d'autres localités plus éloignées de Toronto jouissent des mêmes taux, laquelle distinction est dénoncée par les requérants comme étant une injustice.

Au cas où la Commission serait d'avis qu'une ordonnance telle que celle-là n'est pas compatible avec le pouvoir qui lui est déféré par la loi des chemins de fer, les requérants demandent que la Commission soumette la question à la Cour Suprême, afin que celle-ci décide si oui ou non elle a le pouvoir de rendre une ordonnance de cette nature.

Lorsque cette question est venue devant la Commission à la demande des parties, une cause a été soumise. Si je me rappelle bien, dans la cause soumise, il ne s'agissait pas de décider si la Commission avait le pouvoir de forcer les compagnies de chemins de fer à émettre des cartes d'abonnement ou à fixer des taux d'abonnement, mais si oui ou non l'article 77 s'appliquait aux dispositions de l'article 341. Puis, dans l'intervalle, le 27 avril, il survint une requête au nom de la ville de Brampton, de la part de M. Wagenast, l'ancien requérant en personne, en qualité d'avocat pour la ville. En présence de ceci, les compagnies de chemins de fer décidèrent de plaider, et en même temps, la Cour Suprême a maintenu, tout comme la Commission avait maintenu dans le jugement précité, que l'article 77 s'applique aux dispositions de l'article 341. De sorte que, comme je comprends la position à l'heure qu'il est, si une compagnie de chemin de fer exerce le pouvoir qui lui est accordé en vertu de l'article 341, ce pouvoir demeure incontesté, et la Commission ne doit pas intervenir, à moins qu'il n'existe une preuve convaincante qu'il donne lieu a une préférence injuste ou déloyale en faveur de certaines personnes ou localités. Quand je dis qu'il faut une preuve convaincante, je ne perds pas de vue les dispositions de l'article 77, car il ne me semble pas possible que, si un chemin de fer accorde un taux d'abonnement entre New-Westminster et Victoria, la simple déclaration de ce fait suffise pour forcer et justifier la Commission de rendre une ordonnance exigeant de la même compagnie qu'elle accorde un taux d'abonnement entre un point quelconque situé à une distance égale de Saint-Jean et cette même cité; mais je crois que, nonobstant le pouvoir qui est aux mains de la compagnie, les requérants devraient, dans tous les cas semblables, démontrer par une preuve évidente que l'exercice de ce privilège de la part de la compagnie est déloyal, déraisonnable, ou donne lieu à des préférences. Je ne comprends pas qu'il y ait rien de mal ou qui ne convienne pas dans ces disparités. Là où est le mal, à ce que je puis voir, c'est que les préférences étant faites au détriment de personnes et de localités, il en résulte des injustices et des torts vis-à-vis les individus ou les localités qui sont en jeu. Dans le cas où il n'y a pas de tort causé aux individus ou aux localités, quelle différence cela peut-il faire que l'on établisse des distinctions. Il n'y a que les distinctions outrées, déloyales ou injustes qui soient visées par la loi. Puis, cette requKte apportée devant nous au nom de la cité, demande maladroitement que, dans les limites

d'un certain rayon, je ne sais pas quel rayon, les compagnies de chemins de fer soient contraintes, sans nous renseigner sur la nature du trafic, ni sur quel service de trains, mais sans autre raison que tout simplement la cité de Toronto le demande, les compagnies de chemins de fer soient forcées d'accorder des taux d'abonnement pour voyager vers la ville ou s'en éloigner dans les limites de ce rayon. La ville de Brampton avait, en même temps, ainsi que je l'ai dit, produit sa requête, et cette affaire nous arrive en coup double, de la cité de Toronto et de la ville de Brampton d'une part, et des compagnies de chemins de fer de l'autre. A l'ouverture de l'audition, il a été mentionné qu'en autant que la requête de Brampton avait été prise en considération, c'était une affaire réglée. Mais, en présence du fait que la requête de la cité n'était pas jugée, nous avons pris le parti de laisser la situation de Brampton en suspens, jusqu'à ce que l'on ait entendu le témoignage de la ville; car si la cité nous eût démontré d'une façon satisfaisante qu'il fût juste et qu'il convint de forcer les compagnies de chemins de fer d'accorder ces taux, il pourrait s'ensuivre qu'un taux soit donné à Brampton. Aucun témoin ne fut appelé de la part de la cité, et toute l'argumentation s'est faite autour de la ville de Brampton, représentée par trois avocats.

Tous les témoins qui ont paru à la barre ont témoigné en faveur de Brampton, de sorte que l'audition, au lieu d'être dans l'intérêt de la cité a été, en réalité, un nouveau gâchis et une nouvelle audition de l'affaire de Brampton. Il n'a été entendu aucun témoignage concernant les autres endroits compris dans le rayon de Brampton ou de Oakville et de la cité de Toronto. Nous ne savons rien du nombre de voyageurs qui peuvent être amenés à circuler, par exemple, entre Whitby et Toronto, ou entre d'autres endroits et Toronto, mais tel que je comprends la requête, elles s'appuie simplement sur ce motif, que parce que les compagnies de chemins de fer ont accordé certains prix réduits ou taux d'abonnement entre certains endroits et la cité de Montréal, donc, sans plus de raison, elles sont obligés d'accorder des taux d'abonnement dans les limites d'un certain rayon de la cité de Toronto, et si elles ne le font pas, il est dit qu'il existe des disparités injustes au détriment de la cité de Toronto.

Je ne vois pas du tout que la loi des chemins de fer laisse les choses dans cet état. Je ne comprends pas pourquoi, s'il est dit que certain taux d'abonnement sont accordés le long de la vallée de la Gatineau, à partir de la cité d'Ottawa, les compagnies de chemins de fer seraient par le fait même forcées, dans un rayon analogue, d'accorder des taux d'abonnement à partir de la cité de Toronto. Je ne comprends du tout pourquoi cela s'ensuivrait. Les deux cas peuvent être absolument différents. Les circonstances peuvent être tout à fait dissemblables. Il s'agit peut-être dans le premier cas purement d'un trafic de touristes d'été, et ces taux peuvent être en vigueur seulement durant la saison d'été. Quelle est en réalité l'état des choses, on peut s'en faire une idée, seulement, il n'y a rien dans cette affaire qui le fasse voir. Nous ne sommes pas d'avis que, parce qu'il est accordé des taux d'abonnement par une ou des compagnies de chemins de fer allant ou venant de Montréal, il doive nécessairement en être accordé de semblables, aller et retour, à Toronto. Pourquoi particulièrement Toronto? Pourquoi pas Hamilton, pourquoi pas London, pourquoi pas Kingston, pourquoi pas Winnipeg ou toute autre ville dans toute l'étendue du Dominion? Et pourquoi s'en tenir aux cités? Pourquoi les cités de préférence aux villes? Pourquoi ne pas favoriser toutes les villes? Pourquoi réduire les taux pour les allées et venues dans les cités et ne pas agir de même pour les villes. Et pourquoi, en vérité, s'en tenir aux villes? Pourquoi pas les villages? Et finalement, tout cela se terminerait par des préférences pour certaines localités, cités, villes ou villages, ou bien il s'ensuivrait une réduction du prix régulier de voyage en chemin de fer à six dixièmes d'un sou entre toutes les gares du Canada. Après tout, il faut en revenir tout juste au point où nous en étions après que nous avons statué sur la première requête de Brampton. Il faut en revenir à ce qui est loyal ou déloyal; à ce qui est juste ou injuste. Je ne connais pas, et l'on ne nous a pas dit le nombre de

gares auxquelles s'appliquent les taux d'abonnement, aller et retour, pour Montréal, mais nous avons ici, je vois, les taux d'abonnement, aller et retour, entre Toronto et un bon nombre de gares. Elles sont toutes détaillées dans la réponse.

M. DRAYTON—Je crois qu'il y en a en tout 42.

LE COMMISSAIRE EN CHEF:—Nous avons, sur la ligne du Pacifique-Canadien, Toronto-Ouest, Lambton, Golf-Club, Obico, Islington, Summerville, Dixie, Cooksville, Erindale, Streetsville et Streetsville-Junction, 22 milles à l'ouest. Il y a aussi Weston, puis, à l'est, The Don et Donlands. Je ne sais pas combien il y a de gares sur le Pacifique-Canadien, dans le voisinage de Montréal; nous n'avons pas été informés à ce sujet; mais si cela s'étend jusqu'à Sainte-Anne, ou aux autres gares sur le fleuve, il s'agit environ de la même distance: de 20 à 25 milles. Puis sur la ligne du Grand-Tronc, embranchement d'Hamilton, il y a: South-Parkdale, Swansea, Memmico, Log-Branch-Rifle-Ranges, Port-Crédit, Lorne-Park, Clarkson's et Ooakville; et sur l'ancienne ligne se dirigeant au nord, il y a: North-Parkdale, Davenport, Downsview, Lefroy, Jackson's-Point; puis sur la ligne se dirigeant à l'est: York, Scarboro-Junction. Markham-Road-Crossing, Port-Union et Rosebank; puis à l'ouest, sur l'ancienne ligne principale, Toronto-Ouest et Weston. Jackson's-Point et Lefroy forment une catégorie à part. Ce sont les points les plus éloignés.

Chacun sait, sans que l'on perde de temps, pourquoi il y a des taux spéciaux pour ces endroits. Sur la ligne de l'est, il a été dit qu'on accordait un taux spécial pour York à cause du grand nombre d'employés de chemins de fer qui demeurent-là. Je ne sais pas pourquoi on l'accorde à Scarboro-Junction ou à Markham-Road-Crossing. Tout le monde sait pourquoi Port-Union et Rosebank sont favorisés: l'on voit des pique-niques d'éoles du dimanche se diriger là continuellement, et se sont des places d'été, parcs et ainsi de suite. Pourquoi on favorise Oakville: la raison en est complètement détaillée dons le jugement précédent. Il nous a été exploité pourquoi, lorsqu'on a supprimé le privilège à Brampton, Oakville l'a conservé; et il a été représenté à la compagnie qu'elle pourrait causer des dommages à certains particuliers qui avaient acheté des terrains à cet endroit en comptant sur l'existence des taux d'abonnement; je ne comprends pas alors et je ne comprends pas plus maintenant que la compagnie de chemin de fer ait voulu conserver à Oakville son taux d'abonnement. De fait, nous avons été priés de la part de l'avocat de la ville de Brampton, lors de la première requête, de supprimer les taux réduits à Oakville si nous ne pouvions pas l'accorder à Brampton. Nous avons naturellement refusé de prendre ce parti. Or, si les compagnies de chemin de fer ont exercé le pouvoir qui leur est déféré par la loi, en désignant ces endroits pour lesquels il sera accordé des taux d'abonnement, elles sont dans leur droit en désignant tels ou tes endroits à leur choix. Ce pouvoir doit demeurer incontesté à moins qu'il ne soit exercé injustement, ou qu'il ne donne lieu à une préférence ou une distinction injuste.

Nous sommes tous d'avis que, dans cette affaire, il n'a pas été démontré, de la part de la cité, qu'il résulte aucune préférence, aucune distinction injuste ou irrégulière de l'exercice d'un pouvoir de la part des compagnies de chemin de fer, lequel pouvoir le Parlement leur a décerné le droit d'exercer. Que la cité, ainsi que je l'ai dit, n'a fait appel à aucun témoignage. En autant qu'il est question de l'affaire Brampton, il n'a été soulevé aucun fait nouveau que nous n'ayons eu à étudier lors de la première enquête. Nous l'avons jugée alors comme nous croyions qu'elle dût être jugée, et après tout ce qui a été dit et fait depuis, nous sommes plus que jamais convaincus que le jugement que nous avons rendu était absolument juste. La requête au nom des deux municipalités est refusée et doit être renvoyée.

La Commision a le pouvoir, sous l'autorité de l'article 318 de la loi des chemins de fer, de faire des règlements généraux touchant ce que comporte des circonstances et des conditions essentiellement semblables. Il sera probablement de notre devoir, non pas autant en ce qui regarde cette requête, mais comme matière d'intérêt général, d'essayer de définir, s'il nous est possible, ce que le Parlement veut dire par les "circonstan-

ces et des conditions essentiellement semblables". Bien entendu, cela va sans dire que c'est une question difficile à élucider. Il est presque impossible d'établir une règle fixe pour déterminer dans quelles circonstances il doit ou il ne doit pas être accordé des taux d'abonnement. Je présume que le taux d'abonnement est précurseur d'un service suburbain. Il est essentiellement de l'intérêt des villes et de leur population qu'il y ait des services de banlieue, et que le peuple puisse se transporter d'une façon expéditive et économique dans les campagnes voisines des grandes villes. Mais, après tout, c'est principalement au bon jugement des directeurs de compagnies de transport, qu'il faut laisser le soin de déterminer quels services de trains peuvent être raisonnablement affectés au déplacement, et quels seront les prix du passage. Pourrons-nous élaborer un règlement général touchant cette matière, je ne suis pas prêt à le déclarer à l'heure qu'il est. Tout ce que je puis dire, c'est que nous sommes très intéressés à toute l'importance de la situation, tout à fait indépendamment de cette requête, et s'il est possible, quand nous aurons soigneusement étudié la question avec notre fonctionnaire en chef du trafic, de fonder un règlement concernant les taux d'abonnement, nous essaierons de le faire.

BOARD OF TRADE DE REGINA *VS*. LES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET CANADIAN-NORTHERN.

Le *Board of Trade* de Régina a fait une requête, sous l'autorité des articles 314 et 349 de la loi des chemins de fer, pour la réduction des prix de transport dans les classes de 1 à 10, inclusivement, à partir de la tête des lacs jusqu'à Régina, alléguant qu'il y avait une préférence injuste au détriment du requérant en faveur de Winnipeg et autres endroits du Manitoba.

Jugement du sous-commissaire en chef Scott, le 22 juin 1910:

Le requérant, le *Board of Trade* de la cité de Régina, s'adressa à cette Commission pour obtenir une réduction des taux de transport dans les classes de un à 10 inclusivement, à partir de la tête des lacs jusqu'à Régina; et fit remarquer que les taux pour Winnipeg et autres endroits du Manitoba sont moins élevés. Il fut allégué que cette différence d'échelle constitue une préférence au détriment de Régina.

La requête fut appuyée à l'audition par le *Board of Trade* de Moosejaw.

La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et la Compagnie de chemin de fer Canadian-Northern sont les seules compagnies de chemins de fer qui font le transport des marchandises de la tête des lacs à Régina. La Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique va, cependant, sous peu, entrer en concurrence avec les deux autres, et fut officiellement représentée par un avocat à l'audition, lequel a soumis une déclaration relative à la position de cette compagnie. Les taux de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à partir de Fort-William jusqu'à Régina pour toutes les classes, sont les mêmes que ceux du Canadien-Northern pour cet endroit, à partir de Port-Arthur; mais dans ce dernier cas, la distance est un peu plus longue.

Dans la discussion de cette requête, pour être plus bref, je vais m'en tenir au tarif de la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique.

Voici un tableau comparatif des taux actuellement en vigueur. (Voir C. P. R. Tariff C.R.C. No. W. 1366) de Fort-William à Winnipeg, et de Fort-William à Régina, avec le taux pour chaque tonne par mille dans chaque classe sur la distance actuelle

	1	2	3	4	5	6	7	8	10
Fort William à Winnipeg—									
Taux non compris le camionnage dans Winnipeg—419	86	72	57	42	38	34	25	24	20
Taux pour chaque tonne par mille pour 419 milles	4·11	3·44	2·72	2·00	1·81	1·62	1·19	1·15	0·95
Fort William à Régina—									
Taux, 777 milles	176	147	117	87	73	67	49	38	38
Taux pour chaque tonne par mille pour 777 milles	4·53	3·77	3·01	2·24	1·88	1·72	1·26	0·98	0·98

Il est stipulé à l'article 315 de la loi des chemins de fer que:

"Ces taux de transport seront toujours, dans des conditions et circonstances "essentiellement semblables, exigé également de toutes personnes, d'après le même "tarif, soit au poids, soit par mille ou autrement, relativement à tout trafic de "même genre, et aux transports effectués par la même espèce de wagons, passant "sur la même partie de la voie ferrée."

Il est encore stipulé au paragraphe 4 du même article, que:

"Il ne sera pas réclamé de taux dont l'imposition établirait une distinction " en faveur ou au détriment de différentes localités."

La prétention des compagnies était que les circonstances et conditions de l'un des cas, n'étaient pas essentiellement semblables à celles de l'autre cas, et qu'elles avaient le droit, en conséquence, d'exiger un taux plus élevé sur chaque tonne par mille pour Régina que pour Winnipeg. Elles représentaient que, conformément à certaines conventions avec le gouvernement du Manitoba, les taux pour le Manitoba ont été réduits, mais que Régina n'?tait pas en droit, d'après ces conventions, de bénéficier de ces réductions. Elles ont représenté, en sus, que le volume de trafic étant plus considérable de la tête des lacs à Winnipeg et autres points du Manitoba, que de cet endroit à Régina, il était juste que l'échelle de tarif soit moins élevée pour les localités du Manitoba que pour Régina. Il a été aussi exposé par l'avocat représentant les intérêts de Winnipeg, que cette cité avait un droit acquis à cette échelle de tarif, en sa qualité de grand centre distributeur commercial, lequel droit ne devait pas être amoindri, en accordant à Régina une échelle de tarif semblable.

Pour traiter des points qui, selon l'affirmation des défendeurs, justifiaient la disparité en faveur de Winnipeg, dans l'ordre indiqué précédemment, nous aborderons d'abord la convention de 1888. Elle fut conclue entre la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Nord et Manitoba et sa Majesté la Reine, représentée par le commissaire des chemins de fer pour la province du Manitoba, puis, fut approuvée et ratifiée par la législature de cette province, au chapitre 2 des statuts passés durant la deuxième session de l'année 1888, lequel a été sanctionné le 4e jour de septembre de la même année. En vertu de cette loi, la compagnie était investie du pouvoir d' " Acheter, compléter, etc ", le chemin de fer de la vallée de la rivière Rouge, situé entre la frontière internationale et la cité de Winnipeg, et certains prolongements y mentionnés, et en vertu de la clause 19 de cette convention, laquelle constitue l'annexe " A " de la loi, le lieutenant-gouverneur en conseil de la province était investi du "plein pouvoir", de temps à autre, de fixer, régler et déterminer tous les tarifs et taux de transport sur les dites lignes de chemins de fer. Cette convention a été modifiée par une autre convention faite entre les mêmes parties l'année suivante et approuvée par la législature de la province dans le chapitre 17 des statuts de 1889, lequel a été sanctionné le 5 mars de la même année. Dans la clause 8 de cette seconde convention il est stipulé:

" que le pouvoir de régler, fixer et déterminer les tarifs, conféré au lieutenant- " gouverneur en conseil par l'article 19 de la dite annexe " A " et autres lois de la " province du Manitoba est limité de telle sorte que les taux, tarifs et prix ne " soient pas réduits à un tel point que les bénéfices nets de la compagnie de " chemin de fer rapportent moins de dix pour cent par année sur le capital " actuellement dépensé pour la construction et l'outillage de la ligne de chemin " de fer, et il ne sera fait aucune réduction à moins que le revenu net de la " compagnie ne soit au-dessus de dix pour cent du capital ainsi dépensé annuel- " lement, non compris la subvention accordée par la province."

On remarquera qu'il n'est pas prescrit de réduction dans les taux par cette convention. A cette époque, la ligne actuelle du chemin de fer Canadian-Northern entre Port-Arthur et Winnipeg, n'était pas construite. Les taux furent fixés par le Pacifique-Nord lors de l'ouverture de sa ligne entre Duluth et Winnipeg, et ils étaient moins élevés que les taux du chemin de fer Pacifique-Canadien entre Fort-William et

Winnipeg. Ceci, sans doute, à la suite de négociations avec le gouvernement du Manitoba après la convention de 1888.

Les taux alors en vigueur entre Port-Arthur, Fort-William et les endroits sous-mentionnés, d'après le tarif n° 63 du Pacifique-Canadien en date du 1er mai 1887, avait été en vigueur depuis un certain nombre d'années, et il est comme suit:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Winnipeg, Emerson, Morris........	133	112	92	69	63	49½	35	35½	49½	29
Portage la Prairie..................	141	118	94	71	64	54	38	37½	54	31½
Brandon..........................	158	132	105	79	71	60½	42	41	60½	35½

Après que l'on eut sanctionné la convention entre le Pacifique-Nord et le gouvernement du Manitoba, ce qui fut fait le 4 septembre 1888, les taux suivants furent insérés par le Pacifique-Canadien dans son tarif n° 118, le 25 octobre 1888:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Winnipeg, Emerson, Morris.......	116	98	80	66	57	47	35	35	35	27
Portage la Prairie....	125	105	85	69	59	51½	38	37	39½	29½
Brandon.........	142	119	96	77	66	58	42	40½	46	35½

Mais il ne fut fait aucune réduction sur les taux de Régina par ce tarif, et ces taux demeurèrent tels qu'ils étaient depuis un certain nombre d'années, comme suit:

	1	2	3	4	5
Régina..........	197	164	131	99	89

Il est très clair que ces réductions dans les taux de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour le Manitoba ont été occasionnées par l'initiative du Pacifique-Nord, laquelle, d'autre part, résultait du contrat avec le gouvernement du Manitoba.

L'autre convention avec le gouvernement du Manitoba, avancée par les défendeurs comme raison justificative de l'établissement d'une échelle de tarif moins élevée pour Winnipeg que pour Régina, était une convention conclue le 11 février 1901, entre le gouvernement et la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, confirmée par la législature sous le chapitre 39 des statuts de 1901, laquelle a été sanctionnée le 20 mars de la même année. Sous l'autorité de cette convention, en considération de la garantie de certaines obligations de la part du gouvernement provincial, la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern était tenue de faire des réductions comprenant ensemble environ 15 pour 100 des taux du tarif alors en vigueur sur toutes les marchandises autres que le grain (dont il est question ailleurs), pour le transport entre différents points du Manitoba, et entre des points du Manitoba d'une part et Fort-William et Port-Arthur de l'autre. Le Canadien-Nord par cette d'une part et Fort-William et Port-Arthur de l'autre. Le Canadian-Northern par cette lignes du chemin de fer Pacifique-Nord et Manitoba. La ligne du Canadian-Northern entre Port-Arthur et Winnipeg fut complétée en février 1902, et, dans le tarif de la Compagnie n° 54 C.R.C., 15, en date du 21 avril 1902, les taux suivants furent établis pour le Manitoba:

	1	2	3	4	5	6	7	8	10
Fort William à Winnipeg............. ..	89	75	60	45	40	34	25	25	20
Portage la Prairie....	105	88	70	53	48	40	28	29	23
Brandon............................	120	100	80	60	54	46	32	32	27

ces taux sont en vigueur actuellement, et furent adoptés par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien dans son tarif W. 54 C.R.C., n° 40, en date du 10 mai 1902. Lorsqu'il fut fait une réduction sur les taux du Manitoba, conformément à la convention de 1901, la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien a (volontairement, je crois) fait une réduction de 7½ pour 100 dans le territoire compris entre la frontière du Manitoba et Canmore et Crow's-Nest, et cette échelle ainsi réduite est encore en vigueur comme tarif réglementaire.

Une autre convention à laquelle il a été fait allusion dans la preuve, est celui qui a été conclu entre la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et le gouverne-

ment fédéral au sujet de la subvention à la ligne Crow's-Nest-Pass, en vertu de laquelle la compagnie s'engageait à réduire les taux pour le transport de certaines denrées, à partir de Fort-William, et de l'est de Fort-William aux points situés à l'ouest de cette ville. Ces taux réduits furent publiés comme taux des denrées. Les autres catégories de marchandises ne furent pas affectées. Cette convention n'a aucune portée sur les points en litige dans cette affaire, si ce n'est pour démontrer que c'est grâce à l'intervention du gouvernement que les taux ont été réduits dans l'ouest du Manitoba.

Avant de nous occuper des autres raisons avancées pour justifier l'abaissement de l'échelle de prix pour Winnipeg, voyons un peu les deux contrats du Manitoba. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien n'était partie dans aucun de ces contrats, et n'était pas tenue légalement de faire les réductions qu'elle a faites en faveur du Manitoba. Dans l'intérêt de ses affaires, cependant, comme résultat de la concurrence, elle a, de fait, réduit ses taux pour Winnipeg.

La Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern après que ces arrangements furent conclus, a obtenu du Parlement (chapitre 50 des statuts de 1902) l'autorisation de prolonger ses lignes au delà des confins de la province du Manitoba, et s'est mis par conséquent dans une position à peu près semblable à celle où se trouvait la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien lorsque cette compagnie à négocié l'arrangement du Crow's-Nest-Pass, au sujet duquel le défunt commissaire en chef disait, au cours de son jugement, dans l'affaire des taux de Vancouver en destination de l'Est *vs* céux de Winnipeg en destination de l'Ouest:

> " Ces réductions ne peuvent pas être considérées comme ayant été imposées " à la compagnie, mai elles furent le résultat d'un arrangement auquel elle a " voulu prendre part, dans le but d'obtenir une subvention pour aider à la cons- " truction d'une ligne de chemin de fer—Lorsque le statut fut passé, et lorsque " l'arrangement fut conclu, la loi interdisait qu'il y eut des préférences injustes " pour certaines localités; et quoique le Parlement n'ait pas stipulé qu'il soit fait " de semblables réductions sur les lignes occidentales du chemin de fer de la " compagnie, l'on ne doit pas considérer, à mon avis, qu'il ait rien autorisé qui " puisse, si l'on en agît autrement, donner lieu à des préférences injustes."

Il ne pouvait certainement pas être de l'intention du Parlement, en passant l'article 315 de la loi des chemins de fer, de permettre aux compagnies de chemins de fer de donner lieu à des circonstances et conditions différentes en s'engageant dans un contrat avec un particulier de façon à contrecarrer le but de l'article. Les " circonstances et conditions " qui, si elles ne sont pas essentiellement semblables, peuvent autoriser un traitement différent pour des localités, doivent être, je crois, des circonstances ou conditions de trafic, et non des circonstances et conditions qui peuvent être provoquées de propos délibéré par contrat. Le commissaire en chef actuel a exprimé l'opinion suivante dans l'affaire Crow's-Nest-Pass Company *vs* le chemin de fer Pacifique-Canadien, rapportée dans le volume 8 de *MacMurchy & Denison's Railway Cases,* à la page 41:

> " La loi des chemins de fer veut que, dans des circonstances et conditions " essentiellement semblables, les taux exigés soient les mêmes pour toutes per- " sonnes, et d'après le même tarif, soit au poids, soit par mille ou autrement, et " toute réduction ou augmentation, soit directement ou indirectement, est expres- " sément défendue. Il ne peut être accordé de préférence, ou de faveur irrégulière " ou injuste à aucune personne ou compagnie. Le but de cette mesure législa- " tive est de placer tout le monde sur un pied d'égalité absolue, et si l'on autori- " sait des conventions donnant lieu à des réductions de taux ou autres préfé- " rences, ce serait courir au-devant de l'échec à une telle loi, et la Commission " serait bientôt forcée de lutter contre toute espèce de conditions, d'opinions et " de complications pour arriver à une décision sur ces sortes d'affaires."

Il semblerait clair, d'après ces citations, que lorsque le Canadian-Northern a prolongé ses lignes au delà des frontières de la province du Manitoba, sans cependant concéder à ces lignes de prolongement les réductions accordées à celles qui demeurent dans les limites de la province, il ne faisait que se conformer aux interdictions et obligations imposées par les articles 77 et 315 de la loi des chemins de fer; et il est constaté que des conventions telles que celles qui sont devant nous ne sont pas à l'encontre de ces interdictions et obligations. Les réductions faites par le Pacifique-Canadien dans les limites de la province du Manitoba ne furent la conséquence d'aucune convention. Il semble donc évident que, si les conventions du Canadian-Northern ne peuvent pas se substituer aux dispositions des articles déjà mentionnés, en ce qui concerne le Canadian-Northern, on ne peut baser sur ces conventions aucun argument démontrant que le Pacifique-Canadien a été traité autrement que le Canadian-Northern.

Voyons ensuite la prétention basée sur l'importance du trafic. En premier lieu les taux étaient tous sur la même échelle, à l'ouest des lacs, jusqu'aux Montagnes-Rocheuses, et l'on s'aperçoit, en étudiant avec soin les changements subséquents, que les réductions qui ont été faites ont été amenées entièrement comme conséquence des différentes conventions que j'ai mentionnées, et non pas à cause de la plus grande importance du trafic dans un endroit que dans un autre. Puisque l'établissement des taux s'est fait indépendamment de cette considération dans le passé, je ne crois pas que la plus grande importance du trafic puisse être invoquée comme justification de la préférence établie.

La prétention que Winnipeg, étant un grand centre distributeur de commerce, a droit à une échelle de tarif moins élevée que celle de Régina ne peut pas, à mon avis, être admise. Il a été établi à l'audition que Régina était reconnue comme étant un centre distributeur. Cette ville a certainement droit, dans sa propre sphère, au traitement dont jouit Winnipeg dans sa zone naturelle. S'il y a quelque chose d'irrégulier, c'est quant à l'extension de la zone de Winnipeg au détriment des centres distributeurs situés plus à l'ouest. Ma manière d'envisager la question est appuyée, je crois, par M. MacInnes, gérant du trafic pour la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, dans une lettre datée du 30 mai 1910, et récemment produite devant la Commission en rapport avec la plainte de la *Mount Royal Milling Company,* entendue à Montréal le 29 avril dernier, sur laquelle mon attention a été attirée par le fonctionnaire en chef du trafic pour la Commission. Voici ce que dit M. MacInnes:—

"Si Montréal doit avoir des taux L.C.L. spéciaux moins élevés que d'après "le tarif A pour la redistribution des marchandises, pourquoi les autres centres "distributeurs tels que Toronto, Hamilton, London, etc., ne jouiraient-ils pas de "taux spéciaux de distribution. Il n'est pas naturel de s'attendre à ce que "l'on puisse faire de Montréal des expéditions L.C.L aux villes plus petites de "l'Ontario, comprises dans ce qu'on pourrait appeler la zone de distribution des "autres centres tels que Toronto, Hamilton, London, etc. Le manufacturier "de Montréal n'a payé que les taux de transport sur mer, tandis que le petit "commerçant de Toronto a payé le taux de transport sur mer plus le taux "d'expédition par wagon sur terre. Il aurait de bonnes raisons de se plaindre "si le manufacturier de Montréal pouvait atteindre le même centre distributeur "au taux des transports sur mer plus un taux L.C.L. spécial. En réalité, le pro-"blème revient à l'ancienne question de territoire de distribution, et je trouve "que Montréal demande des conditions qui ne sont pas raisonnables. Une telle "demande accordée avec ses conséquences légitimes comporte qu'un petit com-"merçant de Toronto qui achèterait un wagon de riz nettoyé de la *Mount Royal* "*Milling Company,* qui payerait le transport de Montréal à Toronto au taux "par wagon des denrées alimentaires, et qui en expédierait ensuite dans une "petite localité, s'apercevrait qu'il n'est pas mieux partagé que les parties plai-"glantes, parce qu'il aurait été octroyé à ces dernières par les chemins de fer "un taux L.C.L. spécial à partir de Montréal en destination du même endroit,

"Par ce fait, le petit commerçant de Toronto se considérerait certainement "comme privé de son avantage naturel au point de vue géographique dans la "distribution de chargements L.C.L.

Il n'est pas sans intérêt de noter en passant que le jugement dans l'affaire des taux de la rivière Missouri invoqué par M. Phippen à l'appui de sa prétention sur ce point de la cause, a été renversé par la Cour Suprême des Etats-Unis le 31 mai dernier.

Il a fallu un certain délai pour que cette affaire soit éclaircie, mais il était nécessaire de prendre le temps de faire un examen très détaillé de l'état des taux dans les provinces de l'ouest.

Je suis d'avis qu'il a été prouvé que les tarifs de transport de classes spéciales des compagnies de chemins de fer Canadian-Northern et Pacifique-Canadien, entre Port-Arthur et Fort-William et les points à l'ouest de ces endroits, établissent une préférence injuste en faveur de Winnipeg et autres points dans la province du Manitoba, au détriment et désavantage de Régina et Moosejaw et autres points à l'ouest de cette province, et que les compagnies devraient être forcées de réduire leurs taux de façon à faire disparaître cette disparité et publier et afficher de nouveaux tarifs, devant entrer en vigueur pas plus tard que le 1er avril 1911.

M. le commissaire McLean approuva cette décision.

A la demande des compagnies de chemins de fer défenderesses, la permission fut accordée, par une ordonnance de la Commission, d'appeler à la Cour Suprême du Canada dans cette affaire.

Jugement du commissaire en chef Mabee:—

Nous croyons que si les rôles étaient renversés, et la cause dirigée contre le *Board of Trade* de Régina, et que cette corporation se présentât ici maintenant demandant l'autorisation d'en appeler, il ne serait que juste de la lui accorder, pourvu qu'elle fit voir le même enchaînement de faits détaillés dans l'affidavit de M. Beatty, expliquant la cause du délai. Si en présence de cet enchaînement de faits, le *Board of Trade* eût obtenu le droit d'appel, nous croyons qu'il n'est que juste que la compagnie de chemin de fer soit traitée de la même façon.

Il y a ensuite dans cette affaire cette particularité additionnelle, que ceci n'est pas une conclusion finale de l'affaire. Cette ordonnance n'est pas définitive. Je veux dire que, ainsi qu'on l'a fait voir au cours de la discussion, une autre ville ou cité de l'ouest pourrait porter plainte dans le même sens, et si le jugement était le même que dans les affaires d'Edmonton et de Kenora, ces compagnies de chemins de fer seraient libres de faire une demande pour l'autorisation d'aller en appel, et si la Commission jugeait qu'il y a une question de droit en jeu, elle pourrait où l'accorder ou la refuser.

Maintenant, voici ce qui arriverait si nous refusions d'accorder l'autorisation dans ce cas: une cause pourrait peut-être survenir très peu de temps après, qui serait beaucoup plus minutieusement détaillée à l'audition, et la Commission pourrait, dans ce nouveau cas, juger à propos d'autoriser l'appel, et alors toute cette question viendrait devant la Cour Suprême. Si nous refusons l'autorisation maintenant, soit pour des raisons techniques, soit pour d'autres raisons, et si nous permettons ces tarifs d'entrer en vigueur relativement à ces trois points, alors, au cas où il surviendrait une demande de source différente, qu'une autorisation serait accordée pour l'appel, et que l'appel réussirait, le résultat serait de la confusion et du désordre quant aux conditions du trafic à Régina, Kenora et Edmonton, que l'on ne devrait pas permettre d'exister.

Il n'y a aucun doute que la question qui est ici en jeu est d'une importance très considérable. A part cela, c'est une question entièrement nouvelle, en tant que la jurisprudence est concernée, et sur laquelle, en toute justice, non seulement pour les entrepreneurs de transport, mais pour le public des affaires et du commerce, il est urgent de connaître la décision de la Cour Suprême.

Nous avons appliqué ce qui est exigé par le jugement à deux nouveaux cas survenus après que nous avons rendu jugement dans l'affaire de Régina. Nous avons cru que le même résultat devait s'ensuivre en ce qui concernait Edmonton et Kenora, et il n'y a pas de doute que le même résultat doive s'ensuivre pour toutes les autres localités de l'Ouest.

Il s'agit d'une situation importante, non seulement pour les compagnies de chemins de fer, mais pour le public; or, nous croyons que, s'il y a une question de droit en jeu, elle est d'une importance suffisamment grande pour justifier l'autorisation d'en appeler.

Et puis, la seconde question se pose: y a-t-il un point de droit en jeu dans la façon dont se présente l'affaire de Régina? Nous croyons que oui. Nous croyons que la déclaration qui apparaît au premier paragraphe de l'avis de motion soulève une question de droit. Le jugement est établi sur cette base, savoir, que, étant donné certaines ordonnances et conventions législatives, et l'établissement de certain taux comme conséquence de ces conventions et statuts dans le Manitoba, de fait, les mêmes taux ou des taux semblables devraient être accordés dans la Saskatchewan. En d'autres termes, les taux dans la Saskatchewan paraissant beaucoup plus élevés que ceux de la province sœur du Manitoba, la compagnie de chemin de fer produit sa raison—sous l'autorité de l'article 77, je présume—pour faire voir qu'il ne s'agit pas de préférence injuste, et cette raison repose sur ces statistiques et ces conventions. On réplique que cela n'est pas une réponse. Il nous semble, à nous, que la question de savoir si oui ou non c'est une réponse constitue un point de droit, et c'est là le point de droit qui, suivant l'opinion de la Commission, devra être soumis à la Cour Suprême.

Nous croyons qu'il ne devrait pas y avoir de retard inutile dans cette affaire, et avec cette autorisation, les compagnies de chemins de fer devront entreprendre de faire inscrire cette cause pour qu'elle soit entendue pendant le terme actuel de cette Cour, à moins que, au point de vue de la Cour Suprême elle-même, ou de l'un des juges, la cause ne doive pas être inscrite. Les compagnies de chemins de fer devront faire tout en leur pouvoir pour préparer la cause afin qu'elle soit entendue pendant le terme actuel, et les défendeurs devront les aider à cette fin.

La question à éclaircir sera le premier paragraphe de l'avis de motion.

Stewart vs *la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien.*

La plainte alléguait que le prix demandé pour le transport d'une dalle de marbre depuis le local du consignateur à Montréal jusqu'aux hangars de la compagnie de chemin de fer était excessif.

Jugement du sous-commissaire en chef Scott, le 9 juillet 1910.

Le plaignant a acheté une dalle de marbre de MM. B. et S. H. Thompson et Cie, Lim., Montréal, laquelle lui a été expédiée à Hamilton par train de marchandises du chemin de fer P.-C.

Le camionnage pour la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien est fait par la *Dominion Transport Company,* sous l'autorité d'un contrat en vertu duquel la compagnie de chemin de fer donne à la compagnie de transport " le droit seul et exclusif de camionner jusqu'aux hangars de la compagnie les marchandises destinées au transport extérieur ", dans la cité de Montréal, à raison de certains taux y spécifiés, toutes ces marchandises devant être expédiées sur les lignes de la compagnie, comprises dans les classes depuis 1 jusqu'à 5 inclusivement de la classification canadienne, sauf quelques exceptions, lesquelles ne nous concernent pas pour le moment. Les consignateurs donnèrent avis à la compagnie de transport, sachant qu'elle était chargée du camionnage pour la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien. La compagnie de transport a camionné la dalle de marbre jusqu'aux hangars de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et demanda $1.50

pour ce service, laquelle somme était comprise dans la facture du transport de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, et fut payée par le consignataire à Hamilton. Le consignataire s'est ensuite plaint auprès de la Commission que le prix du camionnage était excessif.

La *Dominion Transport Company* n'est pas sous la juridiction de la Commission, et si ce n'était son contrat avec la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, nous n'aurions rien à dire dans cette affaire.

Le paragraphe 5 de l'article 314 de la loi des chemin de fer, tel qu'amendé par l'article 11, chapitre 61, des statuts de 1908, se lit comme suit:—

" La compagnie ni aucune personne ne peut prélever de taux relativement à un chemin de fer ou au trafic sur ce chemin de fer que lorsque la Commission a approuvé un règlement autorisant la préparation et la publication des tarifs de ces taux, ni à moins d'autorisation contraire découlant de la présente loi, tant qu'un tarif de ces taux n'a pas été déposé aux bureaux de la Commission et été approuvé par elle lorsque pareille approbation est prescrite par la présente loi; et nul taux ne peut être exigé sous le régime d'un tarif ou d'une partie de tarif désavouée par la Commission; et la compagnie ne peut exiger, percevoir ni prélever de taux ou rétribution pour des services d'entrepreneur de transport, si ce n'est en conformité des dispositions de la présente loi."

Et il est stipulé au paragraphe 30 de l'article 2 de la loi, tel qu'amendé par l'article 9 du chapitre 61, que: " prix de transport " ou " taux " signifie et comprend les taxes, taux, prix ou redevances exigés par la compagnie...................... ou par toute personne de la part ou avec l'approbation ou le consentement de la compagnie pour le....................transport, l'expédition, le soin, la manutention et la livraison de marchandises....................et comprend aussi les taxes, taux, prix ou redevances ainsi exigés pour......................la réception ou camionnage....................de marchandises transportées.................... ou à transporter."

Dans le cas présent, la somme de $1.50 a été demandée pour le camionnage, avec l'autorité et le consentement de la compagnie, et par conséquent c'est un taux de transport tel que compris par l'article de la loi ci-dessus cité.

Le tarif de la compagnie pour le camionnage n° E.3807, C.R.C. n° E.1305, ne mentionne pas le prix pour camionner des dalles de marbre dans Montréal. De fait, le tarif exclut particulièrement les dalles de marbre. Néanmoins, la compagnie a, de fait, perçu un taux, tel que compris par la loi des chemins de fer, lequel ne figure pas dans son tarif. Ceci est en contravention du paragraphe 5 de l'article 314.

Je suis donc d'avis que la compagnie de chemin de fer n'avait pas le droit légal de percevoir le taux de $1.50, et que l'on doive rendre une ordonnance déclarant que le taux demandé était illégal.

Le commissaire en chef Mabee et M. le commissaire Mills appuient cette décision.

Cité de Prince-Albert vs la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern.

La Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern a demandé l'autorisation d'en appeler à la Cour Suprême sur des questions de droit soulevées par une ordonnance de la Commission approuvant des croisements par des chemins publics de la voie ferrée de la compagnie dans la cité de Prince-Albert, laquelle imposait la condition que le chemin de fer dédommagerait les propriétaires des terrains longeant les chemins publics pour les torts qui lui seraient causés (s'il y a lieu) en raison de la proximité du chemin de fer le long du chemin public.

Les faits sont détaillés au long dans le jugement du sous-commissaire en chef.
Jugement du sous-commissaire en chef Scott ,le 5 octobre 1910.

" A la séance de la Commission tenue à Ottawa le 20 septembre dernier, l'avocat de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern demanda à la Commission l'autorisation d'inscrire pour l'audition, à une date ultérieure une requête en vue d'obtenir le droit d'appel à la Cour Suprême du Canada sur des questions de droits soulevées par l'ordonnance de la Commission datées du 21 juillet dernier, et portant le numéro 11268, lequel approuvait les traversées de la voie du Canadian-Northern par les rues, dans la cité de Prince-Albert, à condition que la compagnie de chemin de fer dédommagerait les propriétaires de terrains le long des chemins publics pour lès torts qui leur seraient causés (s'il y a lieu) en raison de la proximité du chemin de fer le long du chemin public.

Cette condition a été mise dans l'ordonnance, à la suite d'une requête entendue par la Commission, composée de M. le commissaire McLean et de moi-même, à Prince-Albert, le 18 octobre 1909, de la part de Charles McDonald, lequel prétendit que la construction du chemin de fer sur la voie publique, en face de sa propriété, lui causait des torts considérables. Au moment où cette demande a été faite à Prince-Albert, les plans du tracé du chemin de fer, à l'endroit en question, avaient déjà été acceptés, mais les passages à niveau des chemins publics ne l'avaient pas été.

Quelques temps avant la session qui eut lieu à Prince-Albert, le commissaire, McLean et moi avions reçu de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique la demande d'approbation des plans du tracé de son chemin de fer sur la rue Hardisty, à Fort-William. L'approbation de ces plans du tracé était subordonnée à une condition, savoir: que les propriétaires des terrains bordant la rue devaient être indemnisés, en cas de dommages dont pourrait être cause l'emplacement de la voie ferrée sur le chemin public. Après avoir examiné la position des rails sur le chemin public à Prince-Albert, nous avons conclu que, si les habitants de la rue Hardisty, à Fort-William, subissaient des dommages à cause de l'emplacement du chemin de fer sur le chemin public, ceux qui, à Prince-Albert, se trouvaient dans la même position, en subiraient aussi.

En apprenant que le Grand-Tronc-Pacifique avait l'intention de porter la cause devant la Cour Suprême du Canada contre l'ordonnance de la rue Hardisty, Fort-William, pour la prétendue raison que nous n'avions pas juridiction d'imposer la condition relative aux dommages, nous avons décidé de n'émettre aucune ordonnance dans le cas de Prince-Albert avant que la Cour Suprême n'ait rendu un jugement concernant la cause de la rue Hardisty, Fort-William.

Plus tard, la Cour Suprême ayant décidé que la Commission avait la juridiction de rendre l'ordonnance qu'elle avait rendue relativement à la rue Hardisty, Fort-William, et le Canadian-Northern ayant demandé l'approbation de ses passages à niveau dans les rues à Prince-Albert, le 21 juillet dernier, nous avons rendu l'ordonnance n° 11,268 plus haut mentionnée.

L'avocat de la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern dit maintenant que malgré la ressemblance qui existe jusqu'à un certain point dans ces circonstances, l'article 159 de la loi des chemins de fer, sous l'empire duquel l'ordonnance de la rue Hardisty, Fort-William, fut rendue diffère entièrement des dispositions de l'article 237, sous l'empire duquel l'ordonnance relative à Prince-Albert fut rendue, et prétend que la Commission n'avait pas juridiction en cette circonstance de poser les conditions en question.

Les raisons de l'avocat peuvent être bien fondées ou ne pas l'être. Je ne me propose pas maintenant d'exprimer une opinion touchant le point de loi qu'il soulève. Que la Commission ait ou n'ait pas eu la juridiction de formuler l'ordonnance dont on s'est plaint, nous prétendons qu'elle l'avait. Dans le cas contraire, la compagnie de chemin de fer a le droit, d'après la loi des chemins de fer, de demander à un juge de la Cour Suprême du Canada la permission de porter appel devant cette cour.

Le commissaire en chef a déjà rendu un jugement dans la cause du service des trains de la Gatineau portant que, lorsqu'un point de loi a trait à la juridiction, la

ligne de conduite que doit suivre la personne qui discute la juridiction est de faire directement sa demande au juge de la Cour Suprême afin d'obtenir la permission de porter la cause devant cette cour, et qu'il n'était pas dans nos attributions de soumettre des questions légales à la Cour Suprême, de soumettre une question qui se rapporte réellement à la juridiction. Par conséquent, je suis d'avis que nous ne devrions pas permettre à la compagnie de chemin de fer de mettre à l'étude de la Commission une demande de permission de porter cette cause en appel devant la Cour Suprême du Canada.

M. LE COMMISSAIRE McLEAN appuie cette décision.

Cité de Régina vs la compagnie du Chemin de fer Pacifique-Canadien.

Il s'agit ici d'une demande faite par la cité de prolonger la rue Broad en construisant une voie souterraine sous les cours de la compagnie du chemin de fer, la cité consentait à fermer le passage à niveau des cours du chemin de fer à la rue Hamilton. Un passage d'urgence a été construit à la rue Hamilton et accepté au cours de plusieurs années par la compagnie de chemin de fer. La compagnie de chemin de fer prétendit que la rue Hamilton était un passage d'empiétement, et que, en tout temps, le public pourrait avoir la défense de s'en servir; que si la demande était accordée le passage à niveau serait ultérieur au chemin de fer, et que toute la dépense devrait être défrayée par la cité.

Jugement du Commissaire en chef Mabee, 12 octobre 1910.

La cité de Régina demande la permission de construire une voie souterraine sous les cours de la compagnie de chemin de fer en prolongeant la rue Broad au nord, et offre son consentement de laisser fermer la rue Hamilton et de faire les règlements nécessaires à cet effet si cette voie souterraine est construite. Les deux questions qui se posent sont (1) si tel ouvrage nuirait au fonctionnement du chemin de fer, et (2) si la compagnie de chemin de fer doit contribuer au coût des travaux s'ils sont reconnus nécessaires.

Il n'y a pas de doute que le public souffre actuellement beaucoup en raison du manque de traversées, la ville est divisée en deux parties par le chemin de fer, et, dans le centre, sur le parcours d'un mille, il n'y a que le passage à niveau de la rue Hamilton qui est reconnu être excessivement dangereux pour le public, et incommode pour la compagnie, en ce qu'il gêne le mouvement de ses trains. Il est nécessaire pour la cité d'avoir un genre de passage plus convenable et plus sûr, et l'opinion générale semble être que le prolongement de la rue Broad vers le nord offrirait plus de commodité. Il va sans dire que ce serait un passage à niveau; il traverserait les cours du chemin de fer, croisant plus de douze voies.

Il est impossible de construire un pont à haut niveau, de sorte que si la rue Broad est prolongée elle doit l'être au moyen d'une voie souterraine. Il est évident que ce travail peut être exécuté sans nuire au fonctionnement des trains de la compagnie; la seule difficulté qui existe est de savoir si, oui ou non, et jusqu'à quel point, il y aurait empiétement sur le terrain de la compagnie pour l'installation des abords de la voie souterraine. La compagnie a fait l'acquisition de ce terrain en vue de donner au public un service convenable, et elle doit pourvoir à ses besoins présents et futurs; donc, pour l'adoption de plans définitifs, il faut qu'elle tienne compte de cette intention. Le public doit avoir un accès assez convenable et sûr par l'artère principale qui traverse la ville du nord au sud, et ainsi la ville doit avoir la permission de construire une voie sous les terrain du chemin de fer en prolongeant la rue Broad vers le nord.

La seconde question, et la plus sérieuse, est de savoir si la ville sera entièrement responsable des dépenses ou si la compagnie de chemin de fer devra y contribuer. Ce passage serait ultérieur au chemin de fer; et, ordinairement, lorsqu'un chemin public

croise l'emplacement d'un chemin de fer, les dépenses sont payées par la municipalité. La question est de savoir si cette règle s'applique aux circonstances de cette cause. Par l'entremise de ses commissaires, la compagnie de chemin de fer a préparé et vendu l'emplacement de la ville de Régina; les passages ont été indiqués aux extrémités est et ouest, à un mille de distance. Les rues intermédiaires, nord et sud, se terminaient toutes au terrain de la compagnie de chemin de fer. On ne saurait s'attendre à ce que telles conditions existent bien longtemps si la ville prend de l'importance. Elle est actuellement la capitale d'une province considérable, et qui se développe rapidement, d'un centre commercial et manufacturier; et depuis longtemps déjà les besoins publics ont exigé l'établissement d'un passage entre la rue Albert à l'ouest, et la rue Winipeg à l'est. Un passage d'urgence a été établi à la rue Hamilton. La compagnie a donné son approbation pendant plusieurs années, voyant la nécessité, en cette circonstance, et l'opportunité pour le public de se servir du passage qui était établi à cet endroit.

Lors de l'audition, à Régina, la compagnie a prétendu que ce n'était qu'un passage d'urgence et qu'elle pouvait en aucun temps empêcher le public de s'en servir. Naturellement, cet argument fut amené afin de prouver que la compagnie n'avait pas d'intérêt à ce que la cité consente à le clore; et que, n'ayant pas d'avantage à ce que le passage à niveau qui traverse ses cours soit fermé, elle ne devrait pas contribuer aux depenses de la voie souterraine de la rue Broad. Cette dernière rue est située à l'angle des rues qui suivent la rue Hamilton à l'est.

En me référant aux registres de la Commission, je trouve que le 5 octobre 1905 une ordonnance fut rendue, dont les paragraphes 3, 4 et 5 sont les suivantes:—

" 3. Que. par la présente, la permission soit accordée aux demandeurs d'ouvrir et de prolonger la dite rue Hamilton de l'autre côté de la ligne de la dite Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à l'endroit indiqué sur le dit plan au dossier de la dite Commission, renvoi n° 14601, liasse n° 999, et qu'un plancher de seize pieds de largeur soit posé et entretenu par la dite compagnie entre les rails extérieurs de chaque voie; mais que, si les demandeurs désirent faire construire un trottoir, ils soient responsables du coût de la construction et de la rampe du dit chemin public qui sera fait entre les voies de la compagnie, et que les abords de ces chemins soient faits et entretenus par les demandeurs à leurs propres frais."

"4. Que les travaux destinés à faire passer le dit chemin public au delà de la voie de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien soient effectués sous la surveillance d'un ingénieur de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

" 5. Que la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien doive maintenir un gardien au croisement de la dite rue Hamilton, de 7 heures a.m. à 11 heures p.m., tous les jours, et lui fournir l'abri nécessaire; la moitié des dépenses occasionnées par l'emploi du dit gardien devront être remboursées à la compagnie dans le délai d'un mois de la date du compte qui sera transmis par la compagnie aux demandeurs, le dit compte devant être préparé pour le premier janvier de chaque année, tant que le dit gardien sera employé".

En vertu d'une ordonnance subséquemment émise, la largeur du plancher a été changée de 16 à 22 pieds.

On a accompli ce qui avait été ordonné; et, d'après ce que je comprends de la situation, la rue Hamilton devient un chemin public.

Le 9 décembre 1909, la compagnie de chemin de fer demanda "de détourner la rue Hamilton et de faire traverser la dite rue ainsi détournée par un embranchement de son chemin de fer ".

Le 13 décembre la permission de cette demande fut accordée selon le consentement de la ville. Aucun de ces faits n'ont été portés à l'attention de la Commission lors de la discussion relative à la voie souterraine qui eut lieu à Régina; ainsi nous n'avons pas l'avantage de connaître l'opinion de l'avocat à ce sujet.

Lorsque la Commission discuta la question à Régina en octobre 1905, les paroles suivantes furent recueillies:—

"M. Dennis, adjoint du premier vive-président, chemin de fer Pacifique-Canadien)—J'ai demandé à M. McMullen de me permettre de faire une déclaration au sujet de cette question de croisement parce qu'il y a des points qui, à part de leur aspect légal, devraient, selon moi, être étudiés, touchant ce passage de la rue Hamilton, de même que d'autres qui peuvent être placés devant la Commission. Nous admettons en toute franchise que pour ce qui concerne Régina et la plupart des autres localités de l'ouest, la question des passages à niveau sur notre emplacement est très sérieuse. L'année dernière, j'ai fait remarquer que dans la plupart des cas la construction du chemin de fer est ultérieure à la division de l'emplacement de la ville. Malheureusement, l'arpentage a été fait sur les deux côtés de la ligne de chemin de fer en vue de choisir l'emplacement de la ville, et lors de l'enregistrement des plans des lots de ville qui étaient la propriété de la compagnie du chemin de fer, il n'y avait pas de dispositions à l'effet de prolonger les rues de l'autre côté de la voie ferrée. La compagnie n'a dédié aucune rue devant constituer des passages publics. Les colons ont afflué, et dans plusieurs circonstances la situation est devenue fort tendue. Je suis heureux de dire que, dans l'Ouest, nous avons en général pu conclure des arrangements satisfaisants avec les municipalités directement, ou par l'entremise du gouvernement local; de sorte qu'il n'y a pas eu beaucoup d'exemples où l'on ait dû avoir recours à la Commission des chemins de fer pour ordonner des passages à niveau. Nous comprenons, naturellement, que dans les circonstances où nous avons conclu des arrangements, il est nécessaire de convenir avec les membres de la Commission d'un plan qui soit de nature à faire rendre l'ordonnance nécessaire pour légaliser les passages convenus. C'est ainsi que nous avons essayé de procéder à Régina. La compagnie s'est rendu compte—et je prends la responsabilité de l'admettre de sa part—que jusqu'à un certain point il pèse sur elle une responsabilité qui n'existerait pas si elle n'eût pas été propriétaire et n'eût pas arpenté l'emplacement de la ville. J'ai fait cette déclaration selon les plans; il est vrai qu'ils n'indiquaient pas les passages, mais la responsabilité est plus ou moins grande selon la localité de cet emplacement de ville qui occupait les deux côtés de la voie.

La question devient en certaines circonstances plus épineuse par le fait que la ville est plus considérable sur un côté de la voie, et que, entre la ville et la voie ferrée, nous avons construit une longue suite d'entrepôts et d'élévateurs qui cachent la vue de la voie ferrée à la partie sud de la ville.

Nous avons encore l'inconvénient que la gare est située sur le côté sud, et le passage dont la ville a un besoin urgent est situé exactement entre la gare et cette suite d'entrepôts et d'élévateurs. Depuis longtemps cette question est à l'étude, et nous avons fait avec la ville une convention finale en vue d'établir un passage à travers nos cours à certain endroit situé entre le passage de l'est que vous avez visité et le croisement de l'ouest à la rue Albert. Nous avons demandé à la ville de définir au moyen d'une résolution passée en conseil à quel endroit elle désirait établir cette traversée. J'ai su que le conseil avait reçu des pétitions en vue d'obtenir une traversée à la rue Broad et une autre à la rue Hamilton, et qu'il avait finalement décidé que la rue Hamilton était l'endroit le plus favorable à une traversée. Ceci fut suivi de certaines négociations avec la ville pour ce qui était de demander à la Commission de consentir à l'établissement d'une traversée. C'était une entente de la part de la compagnie de chemin de fer qu'un chemin public légal serait créé à travers notre emplacement où il n'en existe pas actuellement. Nous avons présenté à la ville un contrat contenant ces négotiations, et je désire maintenant en faire part, car il donne les opinions des deux parties, mais nous ne sommes pas tombés d'accord au sujet de ce contrat. Il est court et j'aimerais à le lire.

Mémoire de contrat rédigé et conclu ce jour de mai, A.D. 1905,

Entre:—

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN, ci-après nommée "la dite compagnie" d'une part,

et

LA CITE DE REGINA, ci-après nommée "la dite cité", d'autre part.

Attendu que, au cours des derniers années, le public, sans autorité légale ni permission à ce sujet, a traversé et retraversé l'emplacement et les lignes de la dite compagnie dans la dite cité à un endroit près de la rue Hamilton dans la dite cité, tel qu'indiqué sur un plan de la dite cité enregistré au bureau des titres de terres pour l'enregistrement des terres du district de l'Assiniboine sous l'ancien numéro 33, s'il continuait à traverser le dit emplacement et les voies les intercepterait, et la dite ville a demandé à la dite compagnie de consentir à ce que la Commission des chemins de fer du Canada rende une ordonnance autorisant la ville à construire un passage public à niveau à travers l'emplacement et les lignes de la dite compagnie au dit endroit.

Par conséquent, ce contrat atteste ce qui suit:—

1. La dite compagnie accorde par les présentes son consentement à ce que la "Commission des chemins de fer du Canada" rende une ordonnance autorisant la dite ville à construire un passage public à niveau croisant son emplacement et ses lignes de chemin de fer reliant les rues South-Railway et Dewdney dans la dite ville en prolongeant la rue Hamilton vers le nord, et vers l'est à partir de la rue South-Railway, à sa largeur actuelle, telle que décrite dans le plan enregistré de la dite ville, ainsi qu'il est dit plus haut, en croisant le dit emplacement et les lignes ainsi que le plan et les devis portant la même date que les présentes l'indiquent, signés par les parties mentionnées plus haut, lesquels doivent être acceptés, lus et interprétés comme formant partie de ce contrat.

2. Il est mutuellement entendu et conclu entre la dite compagnie et la dite cité que la dite ordonnance autorisant la construction du dit passage public tel que mentionné devra contenir une clause à l'effet de tenir la ville responsable et consentente d'observer parfaitement et de se conformer à tous les termes et conditions qui peuvent en tout et en aucun temps être subséquemment imposés par la dite "Commission des chemins de fer du Canada" touchant la protection, la sécurité et l'accommodation du public en ce qui concerne ou qui suit la construction du dit passage public à niveau sur et à travers l'emplacement et les lignes de la dite compagnie à la rue Hamilton, dans la dite cité, tel que mentionné plus haut.

En foi de quoi la dite compagnie a exécuté ce contrat par

Et la dite cité, sur la proposition du dit conseil, a fait apposer le sceau de la municipalité et obtenu de même celui du maire et du greffier.

La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien,

Par..........................

L'hon. M. Killam: C'est ce que vous proposez maintenant?

M. Dennis: C'est ce que nous avons demandé au conseil de ville d'adopter, mais malheureusement il n'a pas jugé à propos de le faire. Malgré que nous n'ayons pas reçu l'avis exigé par la loi en cette occasion, nous ne soulevons pas d'objections techniques, mais nous demandons à la Commission, avant qu'elle rende des ordonnances au sujet des passages à niveau à Régina, qu'elle nous donne le temps voulu pour lui soumettre un plan qui indiquera les changements projetés à Régina pour transporter la cours hors de la ville vers l'est. En changeant la localité de cette cour, nous serons en mesure de proposer certain autre endroit de notre cour où il serait possible d'établir

une traversée dans les limites de la cité, où le public courrait moins de danger qu'en ouvrant la rue Hamilton?

L'hon. M. KILLAM: Quel temps vous faut-il pour cela?

M. DENNIS: Quelques mois; il faudrait faire des arpentages pour effectuer le prolongement projeté.

L'hon. M. KILLAM: La préparation du plan demanderait deux mois; et quel temps prendriez-vous pour accomplir les autres changements?

M. DENNIS: Il serait impossible d'entreprendre les travaux relatifs au changement de localité de la cour avant l'année prochaine. Au commencement de l'année, l'administration aurait à étudier la question des crédits nécessaires aux travaux; ceux-ci entraîneraient une dépense considérable, et nous avons déjà fait beaucoup de dépense au sujet de cette cour. Si la cour était changée de manière à ne laisser que la voie ferrée, la voie des voitures de la ligne de Prince-Albert et la voie en usage pour le service des élévateurs et des entrepôts actuels, nous éviterions une grande partie du mouvement des trains à cet endroit, sauf les trains directs. Nous pourrions enlever de cette cour les voies d'évitement. J'admets la nécessité d'un passage, et, dans ce contrat nous avons simplement demandé que la ville soit responsable du coût de l'entretien et de l'achat du matériel commandé par la Commission. Nous croyons que, avant que la Commission règle définitivement la question relative à l'endroit où sera cette traversée, nous devrions obtenir le temps voulu pour présenter ces plans qui, je le déclare, résoudront mieux la question du croisement que la décision de l'établissement de ce dernier à la rue Hamilton.

M. JOHNSON (avocat de la ville): Depuis plus d'une année, nous sommes en pourparlers sur cette question, et la ville est à la merci du chemin de fer Pacifique-Canadien. Demain, la compagnie peut nous défendre de traverser la rue Hamilton, et il nous faudrait recourir à la rue Albert et à la rue Winnipeg, ce qui serait très malcommode pour les gens.

L'hon. M. KILLAM: Supposons que vous accordiez du temps à M. Dennis et que la compagnie vous empêchât de traverser à cet endroit, nous pourrions alors intervenir et rendre une ordonnance. Je crois qu'il serait très avantageux pour la ville que la cour fût changée, puis si vous n'aviez qu'un petit nombre de lignes à croiser, vous seriez débarrassés de cet embarras dans le cœur de la ville.

M. JOHNSON: Oui, mais dans le moment le chemin de fer Pacifique-Canadien n'est pas en position de dire quand ce changement aura lieu. La ville ne désire pas causer d'ennui à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, mais si cette dernière nous empêchait de traverser la rue Hamilton, nous serions bien embarrassés. Ce passage temporaire, tel qu'il est actuellement construit, est dangereux; et, si nous avions l'autorité voulue pour obliger la Compagnie à construire un meilleur passage, ou si cette Comission nous ordonnait de le construire, nous serions en position d'agir. La dépense ne serait pas très forte. Actuellement, il est dans un état dangereux, et l'on devrait offrir plus de protection à ceux qui s'en servent, soit en construisant des trottoirs convenables ou en ayant le droit de faire arrêter les trains, ou que les trains ne se serviraient du passage que pendant un certain temps. Maintenant, ils peuvent envoyer un train de marchandises sur le passage à niveau et faire attendre les gens une demi-heure. Je propose qu'une ordonnance soit rendue en vue d'obliger la compagnie à permettre l'usage de ce passage jusqu'à temps où elle pourra en proposer un autre à la Commission.

L'hon. M. KILLAM: Il existe une difficulté à ce sujet. Le comité des chemins de fer du Conseil privé a ordonné un certain passage à niveau temporaire à Toronto, et la cour a soutenu que le comité des chemins de fer n'avait pas les pouvoirs voulus pour autoriser la construction d'un croisement temporaire.

M. JOHNSON: Cela pourrait être légalisé en ordonnant un passage à niveau permanent que l'on pourrait plus tard changer en cas de nécessité.

L'hon. M. KILLAM: La question est de savoir si nous aurions le droit de l'enlever plus tard. D'après vos statuts, pourriez-vous le fermer avec la permission de la Commission des chemins de fer?

M. JOHNSON: Je le crois.

L'hon. M. KILLAM: En vertu de quelle disposition pouvez-vous fermer des rues après qu'elles ont été ouvertes?

M. JOHNSON: Nous avons les pouvoirs de les fermer après en avoir auparavant donné avis. Je ne pense pas qu'il surgirait de difficulté à ce sujet.

L'hon. M. KILLAM: Nous pourrions probablement émettre une ordonnance avec la condition que, si le chemin de fer Pacifique-Canadien changait ses cours dans un laps de temps raisonnable, vous vous conformeriez aux conditions de la Commission et suivriez ses conseils au sujet de la fermeture?

M. JOHNSON: Oui, mais il semble que le changement de cette cour d'ici à l'est, tel que proposé par M. Dennis, rend la rue Hamilton encore plus convenable à l'établissement d'un passage à niveau.

L'hon. M. KILLAM: Il ne serait peut-être pas commode d'avoir un passage à niveau dans le voisinage aussi immédiat d'une gare, et l'on devrait trouver une autre méthode en vue de changer l'état des cours.

M. JOHNSON: Nous consentirions à toute chose de ce genre si la Commission le jugeait convenable.

L'hon. M. KILLAM: Ces changements pourraient être convenables conformément aux nouveaux plans. Le passage à niveau situé à proximité immédiate d'une gare présente beaucoup d'objections.

M. JOHNSON: J'ai pensé à cette difficulté.

Dr MILLS: Personne n'a donné la raison réelle du différend qui existe entre la cité et la compagnie au sujet du contrat proposé.

M. JOHNSON: Si vous lisez ce contrat soigneusement, vous verrez que, si nous l'acceptons, il confère au chemin de Pacifique-Canadien le droit de nous intenter un procès devant les cours provinciales si nous omettons de remplir les conditions posées par votre Commission. Nous ne voulons pas que cette question sorte de la juridiction de la Commission des chemins de fer.

M. DENNIS: Ce n'est pas ainsi que nous l'entendons. Nous disons que, dans le but de régler ce différend, nous consentons à déclarer légal le passage à niveau de la rue Hamilton. Il n'y a pas actuellement de passage à cet endroit. Nous consentons à ceci, mais au point de vue du fonctionnement, c'est un mauvais passage. Nous avons prolongé notre plate-forme de passage vers l'est du réservoir à eau de manière à pouvoir éviter que notre train des voyageurs soit stationné sur le passage de la rue Hamilton.

L'année dernière, avant la construction de la partie additionnelle de la plateforme, les trains de voyageurs stationnaient à travers la rue Hamilton. Lorsque nous avons préparé cette cour, l'an dernier, nous avons pris un soin particulier afin que la cour de l'ouest commence à l'ouest de la rue Hamilton, et au lieu de faire une cour continue telle que nous faisons partout ailleurs, nous avons établi une autre cour à l'est de la rue Hamilton. En faisant une cour continue, nous aurions pu rendre la traversée de la rue Hamilton cinq cents fois plus mauvaise. La difficulté principale entre la Compagnie et la ville est que, dans le contrat que nous avons formulé, la cité aurait eu à payer le coût des matériaux que votre Commission aurait ordonnés pour la protection que nécessiterait ce passage, et la ville a refusé.

M. JOHNSON: Je ne comprends pas pourquoi il nous faudrait un contrat pour autoriser la Commission à faire cette réglementation.

L'honorable M. KILLAM: Si vous acceptiez ce contrat et que, de temps à autre, la Commission ordonnait une plus grande protection, il est probable qu'elle vous obligerait de la fournir.

M. JOHNSON: Tel que je le comprends, le contrat nous place plus ou moins dans la position où l'on se trouverait sous l'empire de l'article 186, et en ce cas il n'est pas nécessaire.

L'honorable M. KILLAM: En vertu de l'article 186 nous pourrions ordonner à la compagnie ou à la cité de payer toutes les dépenses, ou nous pourrions les diviser entre vous. Mais si vous acceptez ce contrat vous serez tenus de les payer entièrement.

M. JOHNSON: Il ne dit pas cela.

L'honorable M. KILLAM: C'est ce qu'il comporte?

M. JOHNSON: Il dit simplement que nous serons tenus de remplir les conditions imposées par la Commission.

L'honorable M. KILLAM: Je crois que la compagnie essayait à vous engager à autre chose. Toutefois, vous ne l'avez pas accepté, et il n'y a pas lieu d'étudier les conséquences qui s'y rattachent.

M. JOHNSON: Le premier contrat imposait d'autres conditions que j'ai refusées en ma qualité d'avocat de la ville, et ce contrat a été apporté aujourd'hui.

M. DENNIS: Ce contrat a été proposé à la ville le 18 août.

M. JOHNSON: Le premier contrat qui nous a été proposé ne nous rendait pas seulement responsables de la construction, mais de tous dommages qui auraient été causés, même par la négligence d'un employé de la compagnie du chemin de fer, ce qui était absurde. C'est la différence entre les deux contrats.

L'honorable M. KILLAM: Nous ne prendrons pas de mesures définitives, toutefois, au sujet de cette affaire. Nous n'avons pas en main la demande de la ville ni les plans pour savoir s'ils ont été légalement déposés. Nous ne ferons probablement rien avant notre retour à Ottawa. Dans l'intervalle, M. Dennis peut produire ses plans au plus tôt. Nous ne saurions attendre une année, mais nous pourrions, si les travaux étaient complétés avant une certaine date, rendre une ordonnance à l'effet de donner l'autorisation de construire le passage à niveau à un autre endroit.

M. DENNIS: Nous fournirons à la Commission les renseignements dans le plus court délai. Il faudra quelque temps, mais je ne puis le dire exactement.

Les déclarations de M. Dennis confirment parfaitement ce que j'avais pensé touchant la position de la compagnie, sans tenir compte des faits qu'il a admis avec justice et candeur. Dans les circonstances où se présente cette cause, il existe la plus grande responsabilité morale de porter remède à l'état de chose signalé par la compagnie en vue de son avantage personnel, et l'opinion que j'ai formée ne résulte pas de l'étude des rapports de 1905, ni du fait que je considère les paroles de M. Dennis comme étant des déclarations faites contre la compagnie; je ne parle de sa déposition que dans le but de montrer les faits qui existent relativement au passage à niveau actuel de la rue Hamilton, et que la compagnie a toujours parfaitement bien reconnu ses responsabilités en la matière.

D'après ce que je viens d'entendre, il semblerait que le dernier commissaire en chef était d'opinion que si un passage à niveau public était légalisé, il ne pouvait être clos par la Commission. La rue Hamilton est un chemin public légal, et ne peut ainsi être fermée sans le consentement du conseil de ville. Dans ces circonstances, par la clôture de la rue Hamilton, la compagnie du chemin de fer obtiendrait l'avantage de se débarrasser du danger et de l'embarras d'un passage à niveau traversant ses cours, en détournant le trafic une rue à l'est par la voie souterraine. De plus, les entrepôts sont situés sur le côté nord des lignes près de la rue Hamilton. Tout le transport allant aux entrepôts et en revenant sera exempté des dangers que présente le passage à niveau de la rue Hamilton, et la compagnie sera exempte des dépenses occasionnées pour la protection de ce passage; ainsi, tous ces faits ajoutent évidemment aux avantages de la compagnie et prouvent que cette dernière doit contribuer au coût du passage souterrain.

Je crois qu'il serait juste de faire ainsi la distribution: la ville ferait tout le déblai et le pavage, construirait toutes les substructures, pourvoirait au drainage, à la lumière, etc.; la compagnie du chemin de fer érigerait toutes les superstructures nécessaires au transport de sa cour et au passage de ses trains au-dessus de la voie souterraine et fournirait le terrain nécessaire aux abords, tels que déterminés par

un ingénieur de la Commission, dans le cas où les parties ne pourraient s'entendre. La ville serait responsable des dommages (s'il y en avait) causés par les aboutissants pour la voie souterraine de la rue Broad, si la compagnie du chemin de fer pourvoit aux abords sur son terrain à la satisfaction de l'ingénieur de la Commission, en tenant compte, comme on l'a dit plus haut, que la compagnie a le droit de prendre les moyens voulus pour placer d'autres voies à l'avenir. Si, d'un autre côté, l'ingénieur croit que la compagnie ne fait pas, sous ce rapport, des concessions raisonnables, c'est-à-dire si elle imposait à la ville pour les aboutissants des dommages irraisonnables, l'ingénieur référait de nouveau la question à la Commission pour déterminer la division de ces dommages (s'il y en avait). La ville, en raison de la clôture de la rue Hamilton, doit payer les dommages (s'il y en a) causés par les aboutissants, et passer un règlement légal pour cette clôture. La cité devrait présenter sans retard les plans modifiés et en fournir des copies à la compagnie. Après que l'ingénieur de la Commission aura définitivement approuvé les plans, les parties pourront procéder à l'ouvrage, qui devra être complété, disons, dans un an, à moins qu'elles en décident autrement. La somme de $5,000 peut être payée à la ville à même le fonds des passages à niveau du chemin de fer, et cette somme sera divisée entre la ville et la compagnie du chemin de fer dans la proportion de la dépense faite par chacune en rapport avec le coût total des travaux; tout différend qui surgirait au sujet de cette division devra être réglé par l'ingénieur de la Commission.

Le 21 octobre 1910.

Depuis que nous avons écrit ce qui précède une autre requête a été reçue de M. F. W. Peters de la part de la compagnie. Outre la responsabilité qui incombe à une compagnie de chemin de fer de pourvoir aux passages à niveau lorsqu'elle trace un emplacement de ville et profite de l'augmentation de valeur des terrains, il y a beaucoup de force dans l'argumentation de M. Peters. Il me semble, cependant, qu'il soit impossible de se soustraire à cette responsabilité; ce qui a été démontré au sujet des voies antérieures et ultérieures aurait son application, indépendamment de la situation indiquée ci-haut. Néanmoins, la Commission a toujours relâché cette règle en faveur des compagnies de chemin de fer lorsqu'il est fait un changement de rampe, aux endroits où les chemins publics existaient antérieurement. Si ce règlement relatif à l'ancienneté était rigoureusement appliqué, la compagnie de chemin de fer serait obligée de supporter toutes les dépenses lorsque le chemin de fer serait ultérieur au chemin public; mais la coutume a été que les municipalités prêtaient leur concours malgré que le chemin public était bien plus ancien que le chemin de fer. On a allégué ici la raison que le transport sur le chemin public avait augmenté depuis la construction du chemin de fer. Ce n'est, cependant, pas une raison logique. Le chemin public a été établi pour effectuer le transport, et le public en général a le droit de s'en servir; puis, celui qui en augmente l'usage public ne saurait rejeter sur la municipalité locale les frais d'empêcher le danger apporté au chemin public par une compagnie de chemin de fer. Mais, la vérité est que les municipalités ont été invitées à contribuer, parce que si la compagnie de chemin de fer avait à payer tous les frais, les travaux de régalage ne pourraient pas être accomplis aussi bien que le demande l'intérêt public. M. Peters exprime ses craintes que les municipalités apprennent à faire leur demande, en vertu de l'article 237, pour obtenir un passage à niveau et se servent ensuite de l'ordonnance pour obliger le chemin de fer à contribuer aux dépenses d'une voie souterraine projetée dès le début. La Commission peut toujours protéger la compagnie contre les torts que lui causerait ce procédé; et, pour ma part, ainsi que je l'ai déjà dit, je suis d'avis que la compagnie devrait contribuer, parce qu'elle est la cause de la situation intolérable, puisqu'elle a tracé une ville sans pourvoir à un accès convenable d'une partie à l'autre. Lorsque cet état de chose n'existe pas, les compagnies de chemin de fer n'ont pas lieu de craindre, protégées par l'autorité discrète de la Commission, que l'ouverture d'une rue sur leur terrain les oblige à contribuer aux dépenses de se débarrasser d'un passage ainsi établi.

Bayly contre la Compagnie de Téléphone Bell du Canada.

Il s'agit d'une plainte que le taux de $45 exigé par la Compagnie de Téléphone pour la location d'un instrument de téléphone à une garde-malade, est exagéré et non justifié par l'usage qu'elle en fait à sa demeure, qui lui sert aussi de bureau.

Jugement du Commissaire en chef Mabee, le 15 octobre 1910.

Dans la cause qui a été entendue hier, la Commission a eu l'occasion de délibérer sur les faits qui ont été présentés et de les étudier; j'ai tiré une conclusion qu'il est opportun de déclarer présentement.

Dans sa demande écrite, Mlle Bayly dit qu'elle est infirmière, et d'après ce qui a été déposé hier, il ressort qu'elle pratique sa profession en cette ville. Elle a un téléphone à sa demeure, n° 317, rue du Collège. Elle dit dans son plaidoyer qu'elle fait usage du téléphone de sa maison incidentellement, tel que l'homme de profession ou d'affaire se sert du sien pour des affaires privées, et casuellement aussi pour sa profession. Elle ne ferait usage du téléphone pour sa profession qu'une fois par semaine, en moyenne.

La compagnie insiste à lui imposer le taux des téléphones d'affaires, soit $45 par année au lieu de $25; elle prétend, dans sa demande, en portant cette cause devant la cour, que la Compagnie est en défaut en lui demandant $45 par année et en la classant au nombre des abonnés aux téléphones d'affaires, et qu'elle devrait payer le taux de $25 au lieu de $45 par an.

La question n'est pas exempte de difficultés. Il semblerait, d'après les faits qui ont été présentés, que pour l'usage professionnel ou des affaires, les abonnés du téléphone. soit professionnels, manufacturiers, marchands ou engagés dans une autre ligne d'affaires quelconque, sont classés dans une seule catégorie, celle des téléphones d'affaires.

Cette dame se sert de son téléphone pour sa profession ou ses affaires d'infirmière. Il est vrai, ainsi qu'il ressort des allégations d'hier (et les faits n'ont pas été contredits) que le téléphone ne sert pas souvent; et il est facile à comprendre qu'une infirmière peut être employée dans des cas importants et sérieux et s'absenter de chez elle, de son bureau, pendant un, deux ou trois mois à la fois, et que son téléphone ne lui servira pas ou lui servira très peu pour ses affaires, et qu'elle ne s'en servira peut-être que pour communiquer avec les autres personnes de la maison.

Mais il nous semble impossible qu'un téléphone d'affaire puisse devenir un téléphone privé à cause de son usage peu fréquent. Un homme peut se servir de son téléphone pour affaires, environ 50 fois par jour; un autre peut ne pas se servir du sien pour affaires une fois par semaine. Il n'y a pas de manière d'établir une différence entre ces deux abonnés du téléphone. Sous un point de vue de la chose, il semble quelque peu injuste que l'homme qui se sert de son téléphone une fois par semaine soit obligé de payer autant que celui qui fait usage du téléphone 50 fois par jour, mais après tout, le téléphone est là pour son usage. Il est à sa disposition pour s'en servir, au besoin, pour ses affaires, autant que celui de son voisin.

Il nous semble qu'il soit impossible de traiter une question comme celle-ci autrement que d'une manière générale—que chaque téléphone dont on se sert pour les affaires soit classé parmi ceux des affaires, et que tout téléphone privé ou résidentiel soit classé selon sa catégorie.

M. Bayly a prétendu que le cas de sa sœur était pour ainsi dire semblable à celui d'un homme d'affaire ou de profession qui a un téléphone à son bureau et un à sa résidence, et que son téléphone était plus de la nature d'un téléphone de résidence.

Il ne nous semble pas que ce soit un cas à mettre en comparaison. Il y aurait lieu d'établir une comparaison si Mlle Bayly avait une place d'affaires ou un bureau en ville, comme un dentiste, un médecin, un avocat, et un autre à sa résidence. Alors, en ce cas, elle serait dans cette catégorie, et le téléphone de sa demeure serait sous la catégorie du téléphone résidentiel, malgré qu'elle s'en servirait parfois pour ses affaires.

Tout le monde sait que les hommes de profession et les hommes d'affaires se servent de leur téléphone privé pour leurs affaires ou leur profession. Cela provient de la nécessité en ces circonstances, on s'y attend lorsqu'on installe un téléphone et qu'il y en a déjà un au bureau, à la manufacture ou au lieu des affaires, et un autre à la maison. La compagnie a établi la règle raisonnable de classer un téléphone au taux des affaires, et un autre au taux privé pour les résidences.

Il nous semble que ce cas se résume simplement en ce que, cette dame qui pratique sa profession jouit de l'usage d'un téléphone à sa demeure qui est aussi une place d'affaire, et qu'elle se sert du téléphone pour les fins de sa profession.

Elle est exactement dans la position d'un dentiste qui a son bureau à sa résidence. Il aurait un téléphone d'affaires. Elle est dans la position de l'avocat ou du médecin qui a son bureau à sa résidence; un téléphone, dans ces circonstances, serait un téléphone d'affaires et taxé en conséquence.

Le fait qu'elle ne se sert pas souvent de son téléphone ne la classe pas autrement pour la faire entrer dans la classe des abonnés aux téléphones privés.

La Commission est d'avis que, en somme, sa plainte n'est pas fondée et que sa demande d'exemption doit être refusée.

Mount Royal Milling and Manufacturing Company vs. Compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien.

Une plainte a été portée parce que les taux exigés sur le riz nettoyé dans la province de Québec et expédié de Montréal aux autres endroits de distribution est sujet à des préférences injustes aux intérêts de la demanderesse, et que des taux préférentiels ont été demandés sur le riz nettoyé dans la Grande-Bretagne ou dans les pays étrangers et transporté à Montréal sur des steamers, et réexpédié de là en concurrence avec la demanderesse.

Jugement de M. le commissaire Mills, le 1er novembre 1910.

La plainte de la compagnie dite *Mount Royal Milling and Manufacturing Company*, dont les moulins sont situés sur le canal Lachine, à la Côte-Saint-Paul, Québec, a deux motifs:

Premièrement. Que les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien font un passe-droit au détriment du commerce du riz nettoyé dans la Grande-Bretagne ou les pays étrangers, et transporté à Montréal sur des steamers et réexpédié du port de Montréal en concurrence du produit de la manufacture de la demanderesse.

Deuxièmement. Que les taux exigés sur le riz nettoyé partant de Montréal à destination des autres endroits du Canada sont exagérés en comparaison des taux exigés pour ce même article venant de Boston et expédié de Montréal à destination des mêmes endroits.

La réponse des compagnies de chemins de fer, donnée par MM. John Pullen, du chemin de fer Grand-Tronc, et W. R. MacInnes, du chemin de fer Pacifique-Canadien, est qu'il n'y a pas de préférence d'après la signification de la loi des chemins de fer (article 315), et aucune nécessité commerciale de réduire les taux dont on se plaint.

TAUX D'IMPORTATION.

Les compagnies de chemins de fer soutiennent que leurs taux d'importation sont proportionnels aux taux directs sur les navires et sur les chemins de fer de la Grande-Bretagne, et que de cette manière ils ne sauraient, en justice, être comparés avec leurs taux domestiques exigés sur un transport qui se fait dans "des conditions et des circonstances" différentes. Ils disent aussi que ces taux sont tenus modérés par suite de l concurrence qui existe entre les lignes de chemins de fer des Etats-Unis qui rivalisent avec leurs routes. Il est cependant à remarquer que les taux d'importation des compagnies de chemins de fer canadiennes par voie de Montréal sont quelque peu plus

bas que les taux d'importation les moins élevés que demandent les lignes de chemins de fer concurrentes des Etats-Unis aux mêmes endroits du Caada; mais, sans doute, ce fait est dû à deux ou trois causes; la première, la détermination de détourner autant que possible du commerce d'importation vers la route du Saint-Laurent; la seconde, la nécessité de contre-balancer le plus haut chiffre d'assurance maritime; et, la troisième, un désir très louable de protéger le port de Montréal et d'augmenter le trafic des navires à destination des ports canadiens ou qui en partent.

Sans essayer de déterminer l'importance que l'on devrait attacher à chacune de ces déclarations, je n'ai pas de doute que, dans l'ensemble, elles contribuent à la réglementation des taux d'importation du riz et des autres articles par les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien.

TAUX DOMESTIQUES OU LOCAUX.

Les taux domestiques sur le riz, de New-York à Détroit et Chicago, et les taux d'importation de New-York aux mêmes localités, sont identiques; les taux domestiques sur le riz, de Boston à Détroit et Chicago, sont de deux cents, par cent livres, plus élevés que les taux d'importation entre les mêmes localités; et, par wagons complets, les taux sur les articles domestiques comme le riz, de Montréal aux points de distribution en Canada sont, en cas d'inégalité, d'un à trois cents par cent livres plus élevés que les taux d'importation aux mêmes endroits, d'après quoi, il ressort, et le fait est ainsi admis par la compagnie demanderesse, qu'il y a peu ou aucun sujet de se plaindre des taux domestiques sur le riz en wagons complets de Montréal aux endroits, par exemple, de la province d'Ontario; mais les taux de ces denrées, en quantité moindre que des charges de wagons, demandent plus de considération.

Les taux locaux sur le riz, en quantité moindre qu'un chargement de wagon (L.C.L.), ne sont pas comparables du tout aux taux d'importation,—disons, par exemple, à Oshawa et Toronto, Guelph, Stratford, London et Windsor, comme suit:—

SUR LE RIZ (L.C.L.) DE MONTREAL.

A Oshawa et Toronto—le taux local est supérieur de dix cents au taux d'importation par 100 livres, en été, et de 13 cents par 100 livres en hiver.

A Guelph—le taux local est de 15 cents par 100 livres plus élevé que le taux d'importation.

A Stratford—le taux local est de 16 cents par 100 livres plus élevé que le taux d'importation.

A London—le taux local est de 18 cents par 100 livres plus élevé que le taux d'importation.

A Windsor—le taux local est de 21 cents par 100 livres de plus que le taux d'importation.

De plus, les taux locaux sont beaucoup plus élevés sur le riz (L.C.L.) venant de Montréal transporté par un chemin de fer canadien à d'autres endroits du Canada qu'ils ne le sont sur le riz (L.C.L.) qui est transporté par les lignes des Etats-Unis et les lignes canadiennes, une distance beaucoup plus considérable, ayant un tarif commun, de Boston, New-York et Philadelphie aux mêmes endroits du Canada. Voyez, par exemple, les localités suivantes:—

Toronto—Le taux local d'été sur le riz (L.C.L.) de Montréal à Toronto est de 6 cents par 100 livres plus élevé que de Boston et New-York à Toronto, et 3 cents par 100 livres plus élevé que de Philadelphie à Toronto.

Hamilton—Le taux local de Montréal à Hamilton est de 8 cents par 100 livres plus élevé que de Boston et New-York à Hamilton, et 7 cents par 100 livres de plus que de Philadelphie à Hamilton.

Guelph—Le taux local de Montréal à Guelph est de 12 cents par 100 livres plus élevé que de Boston à New-York, et 9 cents par 100 livres plus élevé que de Philadelphie à Guelph.

London—Le taux local de Montréal à London est de 17 cents par 100 livres de plus que de Boston et New-York à London, et 16 cents par 100 livres de plus que de Philahelphie à London.

Chatham et Windsor—Le taux local de Montréal à Chatham et Windsor est de 20 cents par 100 livres plus élevé qhe de Boston et de New-York à Chatham et Windsor, et 19 cets par 100 livres de plds que de Philadelphie à Chatham et Windsor.

Par conséquent, il semble que les plaintes que l'on fait des taux exigés sur les quantités moindres que la charge d'un wagon sont quelque peu fondées; et je crois que les différences susmentionnées sont dues, en grande partie, à la différence de classification.

Le riz L. C. L., selon la classification canadienne est de troisière classe.
Le riz L. C. L., d'après la classification officielle est de quatrième classe.
Le riz L. C. L., d'après la classification de l'ouest est de quatrième classe.
Le riz L. C. L., d'après la classification du sud est de cinquième classe.

Les sacs doubles ou pesants, de quantité quelconque, d'après la classification du sud, sont de la sixième classe.

Le trafic des chemins de fer est sans doute plus considérable aux Etats-Unis qu'au Canada; et, par conséquent, nous devrions quelquefois, du moins, consentir à accorder à nos compagnies de chemins de fer la permission d'exiger des taux un peu plus élevés que ieux qui sont demandés dans la république voisine; mais, en tenant compte de cette raison, je suis d'avis que les taux L. C. L. sur le riz en ce pays ne sont pas proportionnés à la différence d'après les circonstances et les conditions; et, de même que le premier préposé en chef du trafic de la Commission, je suis d'avis que la compagnie demanderesse a droit à quelque concession. La question est de savoir comment et combien il faut en accorder.

On pourrait y remédier en accordant à la compagnie demanderesse les taux L.C.L. des articles d'usage domestique, et peut-être la demanderesse et les compagnies de chemins de fer préféreraient-elles cette méthode,—mais cela serait de nature à déranger les proportions établies entre les taux du transport venant de l'ouest et celui de l'est, qui sont le résultat d'une ordonnance de la Commission portant le n° 3258; il s'ensuivrait probablement beaucoup de plaintes des expéditeurs d'effets à destination de l'est et des marchands en gros aux centres de distribution tels qu'Ottawa, Toronto et Hamilton, qui s'opposeraient probablement à un tel arrangement. Par conséquent, je crois que la solution convenable du problème est la recommandation du préposé en chef du trafic, soit, que le riz L. C. L. soit changé de la 3e classe à la 4e dans la classification canadienne, et c'est ce que je recommande.

Le préposé en chef du trafic fait remarquer que les articles d'alimentation à l'état naturel L.C.L., sont dans la 4e classe dans la classification canadienne, c'est-à-dire l'orge mondé et l'orge perlé, les pois cassés, le blé et l'avoine roulés, la farine de blé d'Inde, le café vert et le sucre,—les prix minimums par 100 livres des dits articles sont les suivants:—

Le riz (Rangoon)	$ 2.75
Le café vert	11.50
Le sucre (Montréal)	4.85
L'orge perlé	2.90
L'orge mondé	1.90
Le blé roulé	2.75
Les pois cassés	2.50
L'orge mondée	1.90
La farine de blé d'Inde	1.80

Le changement dans la classification constituera une concession vis-à-vis la compagnie demanderesse, et laissera à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien en raison des circonstances et des conditions, au moins autant de marge qu'il lui en faut, en justice, de plus que les taux exigés aux Etats-Unis.

—	Officiel 4ème (Importation).	Canadien 3ème (été).	Canadien 4ème (été).
Belleville	18	26	21
Toronto	20	30	25
Guelph	21	36	30
London	23	41	34
Windsor	23	44	36

Le commissaire en chef Mabee et le sous-commissaire en chef approuvent le jugement.

Re Brotherhood of Locomotive Engineers.

La demande faite par la *Brotherhood of Locomotive Engineers* portait que les compagnies de chemin de fer devraient porter remède à certaines causes de plaintes contenues dans un nombre de résolutions soumises à la Commission.

Les faits sont expliqués en entier dans le jugement du chef de la Commission.

Jugement, chef de la Commission Mabee, 4 novembre 1910.

Dans le mois d'août dernier, la Commission reçut du président, M. Calvin Lawrence, une copie de douze résolutions passées à une séance du comité législatif du Dominion de la *International Brotherhood of Locomotive Engineers,* tenues les 29 mars—2 avril des copies ont été transmises aux différents chemins de fer et la cause a été entendue à Ottawa le 3 novembre.

La première requête était:

" 1. Que des enseignes soient placées à côté de la voie ferrée pour indiquer les limites des cités, villes et villages, et à guider et renseigner les employés des trains.

D'après ce que nous avons pu comprendre au cours de la discussion, l'objet de ces enseignes est d'établir les limites des diverses municipalités, afin de permettre aux ingénieurs d'observer les règlements locaux qui pourraient être passés pour empêcher de siffler ou de sonner la cloche de la locomotive, article 275 de la loi des chemins de fer, telle qu'amendé par l'article 13, de 8 et 9 Ed. VII, dont les dispositions sont que: " les trains ne passeront pas par ou à travers une partie beaucoup peuplée d'aucune cité, ville ou village à une vitesse plus grande que 10 milles à l'heure, à moins que la voie ne soit clôturée ou convenablement protégée de la manière prescrite par la loi, ou à moins que la permission ne soit donnée par une ordonnance ou un règlement de la Commission ".

L'article 274 veut que " lorsqu'un train approche d'un passage à niveau, le sifflet de la locomotive soit actionné à 80 perches au moins avant d'atteindre le dit

passage, et que la cloche soit sonnée continuellement du moment où le sifflet se fait entendre jusqu'à ce que la locomotive ait traversé ce passage à niveau". Le paragraphe 2 pourvoit que "les dispositions susmentionnées ne s'appliqueront aus aux trains qui approchent de ces croisements dans les limites des cités ou des villes où les règlements municipaux en vigueur défendent de faire siffler les locomotives ou d'en sonner les cloches." Les enseignes attireraient l'attention de l'ingénieur sur le fait qu'il se trouve dans une de ces municipalités. D'un autre côté, les municipalités peuvent adopter des règlements pour empêcher les locomotives de siffler ou de sonner à certaines rues. Ces rues pourraient être à un mille ou à plusieurs milles de la borne municipale où cette enseigne serait érigée, de sorte que dans ces municipalités l'enseigne en question serait de peu de nécessité. La disposition, en vertu de l'article 275, concernant le clôturage le long de la voie rend la chose encore plus difficile. Il a été allégué, au cours de la discussion, que lorsque différentes municipalités avaient passé des règlements en vue d'empêcher les sifflets et les cloches des locomotives d'être entendus, les compagnies de chemins de fer en donnent avis aux mécaniciens et leur fournissent les endroits sur le chemin de fer où se trouve le commencement des limites de ces municipalités. Il semblerait qu'en l'absence de renseignements plus amples, cet avis devrait suffire à mettre le mécanicien sur ses gardes afin qu'il ne viole pas en ceci les règlements municipaux. Si d'un autre côté, la spécification est donnée des points où ces enseignes doivent être érigées, la Commission étudiera chaque cas en particulier; la requête, telle que formulée, est trop vague, et une ordonnance générale sous la forme demandée, qui serait mise en vigueur dans toutes les cités, villes et villages du Canada, serait irraisonnable.

La seconde résolution était:—

"2. Qu'en raison des dangers d'accidents et du froid excessif de nos hivers, une loi soit passée à l'effet d'empêcher le fourgon de la locomotive d'être placé en avant sur une distance de plus de dix milles, si ce n'est en cas d'urgence."

L'usage de placer le fourgon de la locomotive en avant est certainement défectueux lorsqu'on peut l'éviter. La difficulté qui existe pour la Commission de s'occuper de cette résolution est que nous ne possédons pas de preuves exactes des occasions où l'on a suivi cette ligne de conduite. Nous ne voyons pas de raisons valables pour rendre des ordonnances en vue d'empêcher des choses qui peut-être ne se pratiquent pas. A moins de preuves du contraire, nous supposons que les locomotives ne fonctionnent de cette manière qu'"en cas d'urgence". D'un autre côté, s'il était prouvé qu'un chemin de fer ou des chemins de fer ont l'habitude de faire circuler les locomotives de longues distance le tender en avant, à moins de raisons valables, il serait probablement du devoir de la Commission d'intervenir, mais d'après la déposition, les locomotives ne fonctionnent pas de la manière indiquée; excepté "en cas d'urgence"; donc la Commission n'a pas raison d'intervenir.

La troisième résolution était:—

"3. Qu'une loi soit promulguée à l'effet d'obliger les compagnies de chemin de fer du Canada de munir leurs locomotives de grandes lanternes électriques à l'avant et de cloches à air comprimé."

La question des lanternes électriques à l'avant a été bien discutée aux Etats-Unis et a été soumise à beaucoup d'étude. Quelques Etats ont agréé la demande des mécaniciens des locomotives et ont passé des lois à l'effet de forcer les compagnies de chemins de fer à se servir de lampes électriques à l'avant. D'autres Etats ont refusé. Quelques-unes des compagnies de chemins de fer des Etats-Unis ont volontiers installé des lampes électriques à l'avant des locomotives et les ont ensuite enlevées après en avoir fait l'essai. Le chemin de fer Pacifique-Canadien en a fait usage; mais, jusqu'à quel point et avec quel résultat, on ne le sait pas. Le comité des chemins de fer du Sénat de la Georgie a, paraît-il, tiré les conclusions suivantes:—

"1. Que les lumières électriques à l'avant des convois n'augmentaient en rien la sûreté des trains.

"2. Ces lumières empêchent les mécaniciens des trains opposés de distinguer les signaux.

"3. Elles sont sujettes à donner aux signaux rouges, verts et jaunes l'apparence des signaux de sûreté, couleur blanche.

"4. Elles augmentent plutôt qu'elles ne diminuent le danger, dans les cours, à cause de leur éclat.

"5. Elles éblouissent les bestiaux et les font tenir immobiles sur la voie jusqu'à l'arrivée des locomotives.

"6. L'installation de ces lumières est dispendieuse, l'entretien et le service sont encore plus coûteux, et les meilleures compagnies de chemins de fer des Etats-Unis abandonnent l'emploi de ces lumières."

En février 1909, plusieurs expériences intéressantes ont été faites par certains fonctionnaires du chemin de fer Grat-Northern, et le résultat en est donné dans une lettre signée par le docteur J. W. Chamberlain, ophtalmiste, en date du 27 février 1909. dans laquelle il mentionne plusieurs fausses couleurs qui peuvent paraître aux yeux des personnes qui, à différents temps, ont été en contact avec ces fortes lumières électriques. M. Lawrence, qui a transmis ces résolutions en faveur de son association, a admis qu'il y avait, parmi les mécaniciens mêmes, des diversités d'opinions par rapport aux avantages qui pouvaient être supposés résulter de l'usage de ces lumières à l'avant des locomotives; en somme, cette Commission commettrait une grave erreur de jugement si elle obligeait toutes les compagnies ou une compagnie de chemins de fer de se conformer à cette demande.

La requête qui a été faite en vue de faire établir des sonneries à air rencontre l'opposition des compagnies de chemins de fer, mais tous les fonctionnaires de la Commission des chemins de fer sont d'avis que les locomotives devraient être munies de sonnerie à air. Nous savons que la pupart des locomotives sont munies de ces sonneries. Il nous semble que, en somme, cette demande et raisonnable, et que les locomotives doivent être munies de la sorte. Le temps n'a pas été mentionné relativement à l'installation de ces appareils. A moins qu'on ne le déclare trop court, on peut le fixer à environ six mois de cette date.

La quatrième résolution était:

> "4. Que, reconnaissant l'existence de beaucoup de dangers sous le rapport des accidents lorsqu'un mécanicien voyage sur une partie de la route qu'il ne connaît pas, un mécanicien compétent et habitué à la localité du parcours devrait, en sus de l'équipe régulier, être placé en garde de la locomotive."

L'un des règlements qui vient d'être approuvé par la Commission est que dans toutes semblables circonstances, un mécanicien compétent devrait accompagner la locomotive. On a dit que la coutume était de choisir un conducteur, serre-frein ou un chauffeur connaissant la ligne pour accompagner le mécanicien en ces occasions. Ici la demande est que la compagnie de chemin de fer n'aie pas la faculté d'employer comme pilote un conducteur, un serre-frein ou un chauffeur, mais que ce pilote soit un mécanicien. Ceci, en effet, annulerait le règlement qui vient d'être approuvé et mis en vigueur. Il n'a pas été démontré que la méthode actuelle ait donné lieu à des abus, ni qu'il en soit résulté de dangers ou d'accidents, et nous ne voyons pas qu'il y ait, en justice, lieu d'intervenir avec la méthode actuelle.

La cinquième résolution était:

"5. Que, vu la nature de nos occupations, qui sont cause de beaucoup de fatigue et demandent constamment toute la vigilence nécessaire à l'accomplissement fidèle de nos devoirs de mécaniciens de locomotives pour la protection du commerce du pays et la vie de ses citoyens, il s'ensuit que nous devrions être pourvus de locaux propres et confortables où nous pourrons être certains de trouver la tranquillité et le repos, afin d'être dispos pour reprendre nos importants devoirs. Nous regrettons de dire que plusieurs terminus sont dépourvus sous ce rapport. Comme corps, nous ne désirons pas accorder notre patronage aux maisons où l'on vend des spiritueux ni ne voulons les fré-

quenter, et, parconséquent, nous demandons que les compagnies de chemins de fer soient tenues d'établir des locaux convenables aux terminus mentionnés."

Cette résolution est quelque peu vague, mais en l'étudiant, nous avons compris qu'elle comportait la demande par les mécaniciens et les chauffeurs d'obtenir ce que l'on nomme "bunk houses" ou logements pour coucher aux points de division. Autrefois, les compagnies de chemins de fer avaient l'habitude de fournir de maisons de pension ou des logis où les mécaniciens et les chauffeurs pouvaient trouver le repos nécessaire aux points de division. La coutume provenait grandement de la nécessité. Les compagnies de chemins de fer ont été obligées d'établir des points de division aux endroits où il n'y avait pas d'auberges ni de maisons de pension, obligeant ainsi leurs ingénieurs et leurs chauffeurs de s'arrêter à ces endroits; nous supposons, pour leur donner justice, qu'on devrait leur fournir des endroits convenables pour y coucher. Toutefois, un devoir légal n'a pas été établi pour obliger les compagnies de chemins de fer à pourvoir ces maisons. On l'a fait dans un but humanitaire, et, jusqu'à un certain point, en vue de protéger l'exploitation des chemins de fer mêmes. M. Lawrence a appuyé sa demande avec force arguments et donné comme exemple Brockville, où il prétend que les chauffeurs et les mécaniciens ont été inhumainement traités par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc. Il a dit qu'à cet endroit le logis était virtuellement inhabitable, et qu'il n'y avait aucun lieu de repos pour les fonctionnaires après avoir quitté leurs locomotives; que quelques-uns d'eux avaient été obligés de coucher sur la locomotive, et qu'ils avaient eu beaucoup d'autres misères à endurer. La compagnie de chemin de fer a dit que, voilà quelques années, lorsque les salaires des employés ont été augmentés, les compagnies de chemins de fer, à la demande des mécaniciens et des chauffeurs, ont aboli ces lieux de repos, et que les employés pourvoient à leur logement. Quoi qu'il en soit, cela est indifférent, vu que nous sommes bien d'opinion que la Commission n'a aucune juridiction sur ce qui a trait à cette résolution. Quand le mécanicien et le chauffeur arrivent à un point de division et remettent leur locomotive en garde de qui de droit, on les déclare libres de leurs fonctions. La compagnie de chemin de fer n'est pas plus obligée de les loger que de les nourrir. L'article 30 de la loi des chemins de fer donne à la Commission l'autorité de formuler des ordonnances et des règlements à l'effet de pouvoir à l'accommodation convenable des employés en temps "de service". Lorsque ces hommes sont aux points de division, ils sont de service. Le tout doit être laissé au bon jugement de l'administration des chemins de fer. Les résultats ne peuvent pas être améliorés par le fait que l'on sait que la vie des voyageurs est en danger si ces fonctionnaires qui ont charge des locomotives ne trouvent pas le repos nécessaire. Un mécanicien et un chauffeur peuvent avoir chez eux des causes de dérangement de nature diverse. Quand ils reviendront au travail, on pourra dire qu'ils exposent la vie du public; alors, en ces circonstances, comment la Commission peut-elle exercer sa juridiction. Il n'y a lieu de disposer de la résolution qu'en déclarant le fait que la loi ne confère aucune juridiction à cet effet lorsque les employés ne sont pas de service.

La sixième résolution était:

"6. Que, puisqu'il n'y avait pas de bornes en bien des localités où nos hommes sont employés, et dans le but de les guider sur l'endroit exact où ils se trouvent à l'approche des gares, il a été décidé, à l'unanimité, de recommander à votre honorable Commission de pourvoir à ce qu'une grande enseigne soit érigée à un mille en dehors de la limite de toute cour."

En vue de faciliter le fonctionnement des locomotives, il est sans doute nécessaire que tous les moyens possibles soient pris pour faire connaître, dans les circonstances ordinaires, la localité exacte. Si quelques-uns des chemins de fer, ou tous, présentent des particularités de parcours, et que les mécaniciens soient disposés à fournir à la Commission des renseignements indiquant la nécessité d'avoir des bornes addi-

tionnelles à cause de la nature particulière de la localité et des environs, la Commission s'occupera de ce fait et fera tout ce qu'elle pourra pour obtenir que les compagnies de chemins de fer établissent les bornes qui aideront aux mécaniciens à conduire leurs trains avec sûreté. Cette résolution est malheureusement trop évasive. On a compris, au cours de l'argumentation, que certains chemins de fer avaient ces sortes d'enseignes placées à un mille de la gare. La demande est que l'on en érige à un mille en dehors des "limites de la cour". Si l'on faisait ceci, le mécanicien qui approcherait une borne de cour trouverait d'abord une enseigne lui indiquant qu'il se trouve à un mille de la limite de la cour; ensuite il arriverait à une enseigne qui lui indiquerait qu'il est à un mille de la gare; et ensuite il arriverait à l'enseigne de la limite de la cour. Nous ne voyons pas que cela soit nécessaire, et il ne semble pas qu'une question de ce genre soit susceptible d'être réglée au moyen d'une direction unique et générale. Des signaux et des points de repère nécessaires dans certaines localités pourraient être inutiles ou même décevants ailleurs. Il vaut mieux s'occuper de chaque région, ou de chaque division séparément; et nous croyons pouvoir disposer de la question en disant simplement que dans les cas donnés, l'établissement de signaux additionnels sera ordonné lorsqu'on aura établi leur nécessité à la satisfaction de la Commission.

Septième résolution:

"7. Que la question de l'enlèvement des locomotives de tous les appareils pour le déblaiement de la neige, soumise à la Commission en 1908, soit de nouveau mise à l'étude, car nous sommes absolument convaincus que de tels appareils ne devraient pas se trouver sur les locomotives, à la seule exception de la charrue d'acier du chemin de fer Pacifique en usage dans la région montagneuse de la Colombie-Britannique. Ces charrues ne s'élèvent pas au-dessus de la traverse frontale et ne touchent pas au rail; elles ajoutent à la force de la locomotive."

Notre chef de traction ne sait pas contre quel mécanisme on porte ici plainte "si ce n'est la charrue automatique Cross, qu'on attache à l'avant de la locomotive, qui atteint presque à la hauteur du réflecteur, et qui s'élève ou s'abaisse suivant les besoins". "Cette charrue", dit-il "rejette la neige partout sur l'abri de la locomotive, recouvrant souvent de neige le mécanicien et le chauffeur." Au cours du débat, M. Lawrence n'a pu dire au juste de quoi il s'agissait, et il a déclaré qu'il s'efforcerait d'obtenir d'autres renseignements. La question peut en rester là, si on le juge à propos, jusqu'à ce que nous obtenions ces renseignements.

Huitième résolution:—

"8. Nous prions respectueusement la Commission des chemins de fer de prendre telles mesures qu'elle jugera convenables pour l'inspection efficace des ponts en bois."

L'ordonnance n° 1146, en date du 2 août 1910, s'occupe de cette inspection, et il est admis que la mesure est suffisante.

Neuvième résolution:

"9. Que l'attention de la Commission des chemins de fer soit appelée sur ce fait: que dans beaucoup des locomotives modernes construites et en usage au Canada, on constate une absence totale de tout ce qui peut contribuer à la commodité et au confort de ceux qui sont obligés d'y passer la plus grande partie de leur temps. On semble tout sacrifier pour les rendre aussi grandes et aussi puissantes que possible. Comme la plupart portent une pression d'au moins trois cents livres au pouce carré, ceux qui les conduisent ne sont séparés que par quelques pouces d'une température de 387 degrés. Afin de prendre la position voulue pour manier ces monstres, le mécanicien doit enjamber par-dessus plusieurs obstacles causés par différentes parties de la machine, et s'introduire dans une niche étroite entre le côté du pavillon et la chaudière. Si la locomotive venait à quitter la voie et à tomber sur le côté, le mécanicien n'aurait aucun moyen de se sauver; il mourrait écrasé ou brûlé. Nous prions respectueusement la Commission de donner à cette question sa plus sérieuse

attention, en s'efforçant de fixer les limites de la grosseur de la chaudière, et de prescrire certaines règles pour l'aménagement de l'abri. Les leviers sont fréquemment placés de telle manière que le mécanicien se trouve sans ressource dans un moment dangereux. Les indicateurs du niveau d'eau, les manomètres et les graisseurs, qui exigent une attention presque constante, sont souvent placés de telle manière que l'attention du mécanicien est trop longtemps détournée de la voie et des sigaux."

La Commission ne saurait intervenir ici pour le moment. Au cours du débat, on a admis que la *Brotherhood of Locomotive Engineers* ne s'était pas adressée directement à ceux qui s'occupent de la construction et de l'aménagement de ces locomotives. La Commission ne saurait rendre à ce sujet une ordonnance générale ou établir des règlements. Leur effet serait trop étendu. Dans une affaire de ce genre, il vaut beaucoup mieux que la question soit débattue directement entre les intéressés, c'est-à-dire entre les mécaniciens et les constructeurs de locomotives. Si en aucun temps il survient quelque incident qui se trouve du ressort de la Commission, elle s'en occupera si on la porte à sa connaissance au moyen d'une plainte directe; mais il serait inutile, à la lumière des renseignements maintenant soumis, de vouloir établir des règlements généraux s'appliquant au sujet de cette résolution.

Dixième résolution:

"10. Par suite de l'encrassement des parties mobiles de la machine, surtout de celles se trouvant sous la chaudière et entre les cadres, et des accidents dont le mécanicien peut être victime en rampant sous la machine et entre les roues pour inspecter sa locomotive, la Commission recommande que le mécanicien soit tenu responsable seulement pour les défauts qui peuvent être raisonnablement aperçus du dehors; en outre de l'inspection par le mécanicien, les locomotives seront examinées par un inspecteur compétent à toutes les têtes de ligne de la voie ferrée, le mécanicien n'étant pas tenu responsable pour les défauts que l'inspecteur pourra découvrir."

La première clause de cette résolution "que le mécanicien soit tenu responsable seulement pour les défauts qui peuvent être raisonnablement aperçus du dehors", a été reconnue lors du débat comme étant hors de la compétence de la Commission, et les pétitionnaires n'ont pas insisté là-dessus.

Quant à cette partie de la résolution qui touche à l'inspection des locomotives, M. Lawrence a prétendu que l'ordonnance n° 3245, paragraphe 3, ne répond pas à la demande, étant limitée à l'inspection du cendrier. Nous comprenons que les mécaniciens sont tenus, la course terminée, d'inspecter les locomotives avec soin et d'entrer dans un livre à cette fin le détail des réparations qui leur semblent nécessaires avant qu'on en fasse un nouvel usage. On demande maintenant qu'en outre de cette inspection il y en ait une autre, par des personnes compétentes, aux têtes de ligne, et que le mécanicien ne soit pas tenu responsable des défauts que le mécanicien pourra constater. On dit que pour la sécurité du public et la leur aussi, une autre inspection par une personne compétente est désirable, outre celle que les mécaniciens ferait eux-mêmes. Il est raisonnable de dire que le mécanicien ne doit pas être blâmé si un expert découvre quelque défaut qui a pu lui échapper. Il se pourrait cependant que ce fut quelque chose qu'il aurait dû découvrir. D'autre part, la chose aurait pu aussi facilement lui échapper. Comment la Commission pourrait-elle déterminer, sans une connaissance des faits dans chaque cas, s'il y a ou non négligence coupable. Si le défaut en était un que le mécanicien aurait dû apercevoir, pourquoi la Commission, au moyen d'un règlement, le déchargerait-elle de sa responsabilité?

La chose ne s'est pas présentée au cours du débat, mais il convient de faire remarquer en passant qu'aux Etats-Unis l'Association des mécaniciens demandent à être entièrement libérés de l'inspection avant et après leurs courses.

Nous ne croyons pas qu'il serait de bonne politique pour la Commission d'intervenir dans cette affaire; tout le monde est intéressé à la bonne inspection des locomotives,

cela va sans dire. D'après ce que nous avons devant nous, cette inspection paraît maintenant défectueuse. C'est à tout prendre une demande que cet important devoir soit confié à d'autres, et les mécaniciens libérés de toute responsabilité. S'il était démontré que ceux-ci, faute de connaissances, de temps, ou pour d'autres causes, de faire une inspection convenable, le cas serait sans doute différent, mais on n'a pas démontré cela.

Onzième résolution:

"11. La Commission, sachant que la protection de la vie et de la propriété des citoyens dépend de la vue et du jugement de ceux qui dirigent le trafic, et sachant aussi par expérience que dans certaines conditions il est impossible d'obtenir une vue complète de la voie et des signaux, elle est d'opinion qu'on devrait placer le mécanicien dans une position lui permettant en tout temps de voir clairement et sans obstacle la voie en avant de lui. Ayant examiné un modèle des "Quirk Storm Guard or Protectors" et entendu comme témoin une personne qui en a fait usage, les commissaires sont unanimes à en recommander l'essai aux directeurs des différents chemins de fer canadiens. Le détenteur du brevet, M. T. J. Quirk, 183 Front Street East, Dunkirk, N.-Y., sera bien aise de fournir des dessins et tous les renseignements voulus."

La Commission n'a pas de renseignements quant à la nature de cet appareil. Il est certainement du devoir des compagnies de chemins de fer, et nous n'hésitons pas à dire que nous croyons qu'elles en ont aussi le désir, de fournir la protection la plus complète possible à ceux qui occupent les positions importantes de mécanicien et de chauffeur. Si ce "protecteur" offre les avantages qu'on dit, nous ne doutons pas que les compagnies de chemins de fer le mettront à l'essai. S'il est établi qu'il protège réellement et qu'il est utile pour le maniement de la locomotive, et que les compagnies de chemins de fer refusent de l'installer ou de faire usage d'un autre "protecteur" également efficace, la Commission devra alors intervenir. En attendant, il n'apparaît pas qu'on en ait fait la demande aux compagnies de voies ferrées ou que ce protecteur en particulier ait été porté à leur attention. On doit fournir d'abord aux directeurs des voies ferrées l'occasion de savoir ce qu'est ce "protecteur", puis, s'il est efficace, de l'installer ou d'en installer un autre également bon.

Douzième résolution:

"12. Il arrive fréquemment qu'un employé de chemin de fer soit blessé, sans faute de sa part; les officiers de la compagnie de chemin de fer le renvoient alors à leur agent préposé aux réclamations de ce genre, lequel demande ordinairement à l'employé d'attendre sa complète guérison avant d'en arriver à un règlement, obligeant ainsi l'ouvrier à s'endetter pour les objets nécessaires à son entretien et à celui de sa famille. La Commission recommande donc à l'unanimité qu'une somme mensuelle au moins égale à ce qu'il aurait pu gagner soit versée à l'employé dans ces circonstances."

On n'a pas prétendu au cours du débat que cette question était de la compétence de la Commission.

Le sous-commissaire en chef Scott et les commissaires Mills et McLean appuient ces conclusions.

In re La ville de Smith's-Falls et la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Certains habitants de la ville demandent qu'on amende, qu'on modifie ou qu'on rappelle l'ordonnance de la Commission en date du 29 juin 1910, confirmant un accord entre la ville et la compagnie de chemin de fer au sujet de la protection et la fermeture de certaines rues et l'approbation des travaux que prévoyait l'accord.

Jugement du commissaire en chef Mabee, 7 novembre 1910.

MM. W. H. Bolton, Fred. W. Wilson, B. A. Condie, John Code, C. C. Fowlie, H. H. Kirkland et autres habitants de la ville de Smith's-Falls, demandent à la Commission une ordonnance amendant, modifiant ou rappelant celle du 29e jour de juin

1910, ou toute autre action que la Commission jugera à propos d'adopter. Les parties ont plaidé énergiquement par leurs avocats et directement, et il est juste que toutes les procédures qui ont donné lieu à l'ordonnance mentionnée ci-dessus soient rappelées ici.

En réponse à une demande faite par la Commission, la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, au mois d'octobre 1909, au sujet d'un grand nombre d'autres passages à niveau sur son réseau, faisait rapport à la Commission d'importantes opérations de garage qui se poursuivaient à la rue George, dans la ville de Smith's-Falls. Le 30 novembre 1909, le secrétaire de la Commission faisait savoir au greffier de la ville de Smith's-Falls que la Commission faisait inspecter le passage du chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue George et qu'elle se proposait de s'occuper de la question aux séances du 4 janvier 1910. Le 8 décembre 1909, la Commission recevait une lettre du maire de Smith's-Falls accusant réception de l'avis du secrétaire et déclarant qu'il y avait deux autres passages aussi dangereux au moins que celui de la rue George; à la rue Montague il y avait eu plusieurs pertes de vie, et à la rue Chambers un accident entraînant la mort; on proposait à la Commission de s'occuper de toute la question au lieu d'une partie seulement et la moins importante; que trois de ces passages se trouvaient dans les cours de garage de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et l'autre en dehors.

Le 4 janvier 1910, le sous-ingénieur Simmons faisait rapport à la Commission qu'il avait inspecté le passage de la rue George le 14 décembre 1909, et qu'il était d'opinion qu'on devrait le protéger au moyen de barrières et d'un gardien, par suite des travaux de garage qui s'y poursuivaient et de la difficulté qu'il y avait en cet endroit de prévoir le passage des trains.

Le 4 janvier 1910, l'affaire venait devant la Commission, et plusieurs messieurs de Smith's-Falls assistaient à la séance. On déclarait au nom de la compagnie du chemin de fer qu'on avait causé avec plusieurs membres du conseil de ville de Smith's-Falls dans le but d'en arriver à une entente qui éliminerait cinq passages à niveau, et on exprima l'opinion qu'il fallait accorder plus de temps pour négocier avec le conseil à ce sujet. On discuta le passage de la rue George, et plusieurs des assistants, habitants de Smith's-Falls, s'opposèrent à toute mesure ayant pour effet de fermer la rue George. L'un d'entre eux déclarait que si on fermait la rue les habitants et les propriétaires fonciers d'un certain quartier se trouveraient complètement isolés. Un autre a dit: "Si vous fermez la rue George, vous nous isolez et nos propriétés ne vaudront plus 50 pour 100 de ce qu'elles valent maintenant". Afin de permettre plus ample discussion entre la compagnie du chemin de fer, le conseil et les intéressés, on ajourna l'affaire jusqu'à la séance de la Commission à mars.

Le 23 février, l'avocat de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien écrivait que les négociations se poursuivaient, qu'on avait déjà fait des progrès notables, et il demandait un nouvel ajournement afin de pouvoir les compléter. Le lendemain le secrétaire faisait savoir à l'avocat de la compagnie du chemin de fer qu'il serait impossible de faire droit à sa demande sans le consentement des autorités de la ville. Le 25 février, l'avocat répondait que d'après ses renseignements la ville désirait un nouveau délai, et le lendemain le maire écrivait qu'il consentait à un prilongement du délai, ce que la Commission accorda aussitôt. Le 1er mars l'affaire fut remise jusqu'en mai, avis à cet effet ayant été envoyé aux parties.

Le 3 mai la question vint de nouveau devant la Commission, en la présence du maire, de plusieurs échevins et des avocats de la ville. Le débat fut très prolongé. La compagnie du chemin de fer fit à la ville la proposition écrite que voici:—

"La compagnie construira à ses propres frais la superstructure et les murs de soutènement du chemin couvert à l'endroit où la rue Cornelia franchit la voie tel qu'indiqué au plan. La compagnie construira aussi un pont pour piétons au-dessus du passage de la rue George au lieu du chemin couvert indiqué au plan, et entretiendra cette passerelle ainsi que les pièces d'acier la soutenant. La compagnie cons-

truira un trottoir avec garde-fou là où le trottoir se trouve plus élevé que la voie et érigera aussi un garde-fou convenable au-dessus du chemin couvert, des deux côtés et sur son propre terrain. En considération de ces travaux, la ville fermera les rues Beckwith, Cornelia, Montague, Helen et George là où ces rues franchissent la voie, et transportera à la compagnie les terrains faisant maintenant partie de ces rues, excepté là où passe le chemin couvert. La ville construira et maintiendra un égout pour assécher le chemin couvert. La ville garantira aussi la compagnie contre toute réclamation pour dommage à la propriété, de quelque nature que ce soit, pouvant résulter de la construction du chemin couvert et de la passerelle, et de la fermeture des dites rues."

Toute la question de la fermeture des rues George, Cornelia, Beckwith ou autres fut longuement débattue devant la Commission par les représentants du chemin de fer et des autorités municipales. La ville s'opposait énergiquement à ce qu'on la tienne responsable des dommages qui pourraient résulter de la construction du tunnel, de la passerelle et de la fermeture des diverses rues. L'affaire se termina ainsi:

L'hon. M. MABEE.—" Alors tout le monde sera satisfait si la Commission ajourne l'affaire jusqu'au premier mardi de juin, avec l'entente que dans l'intervalle la ville et les représentants de la compagnie s'efforceront d'en arriver à une solution satisfaisante; s'il leur est impossible de s'entendre sur tous les points du litige, alors le premier mardi de juin nous ne seront appelés à régler que ces points sur lesquels les parties n'ont pu s'entendre."

Le premier mardi de juin ont comparu devant la Commission l'avocat général de la compagnie de chemin de fer, l'avocat de Smith's-Falls, le maire et un des conseillers. On annonça à la Commission qu'un arrangement avait été conclu avec la ville et qu'il avait été signé par ses représentants le 6 juin. On l'avait remis à l'avocat de la compagnie le matin même et l'acte serait complété le lendemain. Les plans mentionnés dans l'arrangement n'avaient pas été complétés, mais on les produirait au cours de la semaine. La Commission disposa de l'affaire en rendant une ordonnance confirmant l'arrangement conclu entre les intéressés et approuvant l'ouvrage mentionné aux plans à être produits dans les dix jours.

Le 16 juin, la compagnie du chemin de fer demandait la permission de construire un passage sous terre à la rue Cornelia et une passerelle au-dessus de la rue George, conformément à l'arrangement du 6 juin qu'on avait produit dans l'intervalle. Le 21 juin les plans étaient approuvés par l'ingénieur en chef de la Commission. Le 27 juin on produisait de la part de la ville un consentement à ce qu'il fut rendre une ordonnance autorisant la construction et le maintien des ouvrages mentionnés dans la demande de la compagnie conformément aux dispositions de l'arrangement et aux plans approuvés. Le 29 juin on rendit l'ordonnance dont il est maintenant question. On n'en entendit plus parler jusqu'au 7 octobre, alors que la Commission reçut une lettre de M. George E. Kidd, C.R., au nom de quarante habitants de la ville de Smith's-Falls demandant à être entendus, et où une demande régulière pour audition fut soumise à la Commission le 27 octobre.

Il résulte des débats et de ce qu'ont dit les parties à l'audition que la fermeture des rues Beckwith et George et peut-être aussi de certaines autres causera des dommages à beaucoup de propriétaires dans la ville de Smith's-Falls, et on pria énergiquement la Commission, au nom des intéressés, de modifier ou d'atténuer l'ordonnance, ou d'intervenir dans l'arrangement conclu entre le conseil de ville et la compagnie de chemin de fer.

Il reste maintenant à décider non pas si la Commission, exerçant son propre jugement, aurait rendu une ordonnance conforme à l'arrangement en question, même si elle eut possédé l'autorité nécessaire pour cela; il s'agit de savoir si cet arrangement, conclu après de si longues négociations et hésitations, ne doit pas être maintenu.

On a déclaré, au nom de certains propriétaires, qu'ils n'avaient pas eu connaissance de ce qui se passait; que s'ils avaient été avertis à temps par le conseil, qu'ils

se seraient opposés à l'arrangement avant sa cinclusion. Quoiqu'il en soit, il est évident que l'affaire était assez généralement connue dans la ville. On dit qu'un comité de la Chambre de Commerce de Smith's-Falls agissait conjointement avec un comité du conseil de ville afin de déterminer les conditions de l'arrangement. Les diverses négociations durèrent plusieurs mois, et il semble qu'il était assez généralement connu dans la ville que ces affaires étaient pendantes.

L'arrangement dont copie a été produite devant la Commission, porte que la compagnie du chemin de fer construira et maintiendra à ses propres frais un chemin couvert large de 24 pieds, avec 13 pieds additionnels, vers la partie centrale de la rue Cornelia, à l'endroit où celle-ci franchit la voie du chemin de fer, y compris les murs de soutènement nécessaires dans cette partie du chemin couvert et ses approches, mais toujours dans les limites de la propriété de la compagnie, et tous les travaux nécessaires pour continuer la voie au-dessus de ce chemin, les murs de soutènement nécessaires pour telles parties du chemin couvert se trouvant au dehors des limites de la propriété de la compagnie, avec garde-fous convenables au sommet; un trottoir en béton large de 4 pieds 8 pouces du côté sud du dit chemin couvert, dans les limites de la propriété de la compagnie; un garde-fou convenable sur cette partie du trottoir (que ce soit ou non dans les limites de la propriété de la compagnie) qui se trouvera élevée à plus d'un pied au-dessus du niveau de la rue. La compagnie construira en outre une passerelle d'acier large de huit pieds au-dessus de la rue George, à l'endroit où celle-ci franchit la voie du chemin de fer; elle transportera à la municipalité, pour servir de rue reliant les rues Helen et Montague, une lisière de terrain large de quarante pieds entre ces deux rues,, à l'ouest de la voie du chemin de fer et indiqué en brun au plan annexé. Elle transportera à la municipalité, pour servir de rue reliant les rues Anne et George, une lisière de terre large de quarante pieds entre ces deux rues à l'est de la voie et indiqué en brun. Elle soldera tous les dommages à la propriété qu'on pourra légalement recouvrer par suite de l'accomplissement des travaux ici projetés ou de la fermeture des rues ci-dessus mentionnées ou aucune d'entre elles, et en tout temps et toute circonstances elle défendra et protégera la dite municipalité contre tous dommages à la propriété, frais, déboursés ou actions en justice par suite de l'accomplissement des dits travaux, de la fermeture des dites rues ou d'aucune d'entre elles, ou de toutes autre cause en découlant. La municipalité consent à construire et à maintenir à ses frais la chaussée du dit chemin couvert et ses approches, ainsi que cette partie du trottoir du côté sud du chemin couvert qui se trouvera en dehors des limites de la propriété de la compagnie. Elle maintiendra aussi en bon état le trottoir se trouvant dans la limite de la propriété de la compagnie, ainsi que les garde-fous à l'extérieur, aussi les parties du mur de soutènement qui se trouveront en dehors des limites du terrain de la compagnie, de même que les garde-fous qui s'y trouveront. La municipalité veillera à ce que le dit chemin couvert soit convenablement égoutté; elle maintiendra en bon état la passerelle de la rue George. Dès que le passage et la passerelle seront complétés, elle donnera tous les avis nécessaires, adoptera tous les règlements et toutes autres mesures qui pourront devenir nécessaires pour fermer les rues George, Anne, Montague, Helen, Cornelia et Beckwith, et pour rendre à la compagnie du chemin de fer les partise de ces rues qui correspondent aux limites de la voie, sauf la partie de la rue Cornelia qu'occupe le chemin couvert; tous ces terrains seront transportés en pleine propriété à la compagnie, à l'exception de la section de la rue Cornelia. Dès après le transport qui lui sera fait par la compagnie des deux lisières de terrain ci-dessus mentionnées, la municipalité donnera tous les avis, adoptera tous les règlements et telles autres mesures qui peuvent être nécessaires pour faire convenablement inspecter, ouvrir, constituer et établir ces nouvelles voies publiques et pour les maintenir lorsqu'elles seront établies.

Il était convenu entre la compagnie du chemin de fer et la municipalité que les plans détaillés du passage et de la passerelle seraient préparés par la compagnie et soumis à l'approbation de la Commission. Que l'une ou l'autre des parties con-

sentirait, à la demande de l'autre, à une ordonnance de la Commission approuvant et sanctionnant ces divers travaux et autres mesures. Si la municipalité désirait, en aucun temps, construire un passage sous la voie à la rue Beckwith, la compagnie ne s'opposerait pas à cette construction en raison de quoi que ce soit dans le présent arrangement.

Les rues que la municipalité s'engage à fermer et dont il est question dans l'arrangement, sont celles dont la compagnie du chemin de fer a constamment demandé la fermeture; de sorte que sur ce point au moins les autorités municipales ont cédé aux arguments de la compagnie du chemin de fer.

Cependant, en examinant le projet d'arrangement tel qu'en premier lieu soumis par la compagnie du chemin de fer, on constate que celle-ci a cédé à la ville sur un point important, en consentant à solder tous les dommages qui deviendraient recouvrables en conséquence de la fermeture des rues et de l'accomplissement des travaux. D'après la proposition au conseil de ville dont nous parlons, la ville devait rembourser les propriétaires ayant subi des dommages. L'arrangement final porte que ces dommages seront remboursés par la compagnie. On nous a représenté lors de la présente demande, que ces dommages seraient très considérables; le principal argument qu'on a fait valoir devant nous dans le but de faire modifier l'ordonnance était le très grad nombre de propriétaires qui seraient très sérieusement lésés et leurs propriétés dépréciées par suite de la fermeture de ces rues ou de quelques-unes d'entre elles. D'après notre interprétation de la loi municipale, le conseil de ville possède, sous certaines conditions, l'autorité nécessaire pour fermer les rues. Dans le cas actuel, le conseil, en décrétant la fermeture de ces rues, a fait tout ce qu'il a pu pour protéger les propriétaires fonciers qui pourraient se trouver lésés soit par la fermeture des rues, soit par la construction du passage ou de la passerelle. Il a aussi réussi à libérer la ville du paiement de ces dommages, et il est résulté des négociations que la compagnie du chemin de fer, retirant une partie de sa première proposition, s'engage elle-même à solder tous les dommages.

On a plaidé devant nous qu'il serait impossible pour les propriétaires d'obtenir compensation entière pour la dépréciation de leurs immeubles. Il nous est impossible de tenir compte de cette prétention. Un tribunal peut être constitué, d'après les dispositions de la loi municipale, pour le règlement de ces diverses réclamations. Nous devons croire que ce tribunal accordera à chaque propriétaire le montant entier de ce qu'il aura perdu; et procédant d'après cette supposition, comment pouvons-nous dire que le conseil a fait des concessions à la compagnie du chemin de fer ou conclu avec elle un arrangement qui causera des dommages ou des pertes sérieuses à un certain nombre de citoyens de Smith's-Falls. Nous croyons qu'il est malheureux qu'on ne puisse pas s'entendre sur un moyen expéditif et économique pour le règlement de ces dommages, mais ce qu'a proposé la Commission au cours du débat n'a pas semblé plaire aux intéressés; il ne nous reste donc pas d'autre alternative que de laisser aux parties leurs recours ordinaires devant les tribunaux compétents. A tout prendre, l'arrangement n'en est pas un dans lequel la Commission doit intervenir, du moins pour le moment.

On dit que la compagnie du chemin de fer a déjà dépensé environ dix mille dollans pour le déblai du passage. Nous trouvons donc ici un arrangement conclu après de longues et sérieuses négociations, arrangement qui semble lier les parties et en vertu duquel la compagnie du chemin de fer a dépensé une forte somme d'argent. Conisdérant que l'arrangement pourvoit à ce que tous les propriétaires ayant subi des dommages soient indemnisés, il semblerait absurde de la part de la Commission d'intervenir ou de modifier en aucune manière s'ordonnance rendue à la demande des intéressés pour l'accomplissement des travaux.

In re *la Loi du Dimanche et la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.*

La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien demande, conformément aux paragraphes (1) et (x) des articles 3 et 12 de la loi du dimanche, Statuts Revi-

sés du Canada, chapitre 153, une ordonnance permettant d'accomplir certains travaux sur ses vapeurs et ses trains à Owen-Sound et Fort-William, Ontario, le dimanche, afin d'empêcher l'emcombrement du trafic sur la voie.

Jugement par le sous-commissaire en chef Scott, 10 novembre 1910.

En vertu du paragraphe (x) de l'article 12 de la loi du dimanche, chapitre 153, S.R.C., la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien demande à la Commission une ordonnance lui permettant, ainsi qu'à ses serviteurs, ouvriers ou agents d'accomplir le dimanche tout ouvrage relatif au chargement, déchargement et transbordement du fret et des marchandises etre les steamers et trains de la dite compagnie à Owen-Sound et à Fort-William, Ontario, l'approvisionnement des vaisseaux en charbon, et l'expédition du fret et des marchandises vers leurs destinations respectives au Canada, afin d'empêcher les retards nuisibles et l'encombrement du fret sur la ligne.

Pour compléter le service de sa voie ferrée, la Compagnie du Pacifique possède une flottille de cinq steamers voyageant entre Fort-William et Owen-Sound. Ils sont surtout destinés aux passagers, dont ils transportent environ 25,000. Ces personnes ne font pas simplement le trajet d'Owen-Sound à Fort-William et retour, ce sont des voyageurs qui traversent le continent, un grand nombre venant d'Europe en destination de l'Asie ou de l'Australie. Parmi eux se trouvent aussi beaucoup de colons allant s'établir dans l'Ouest canadien.

Le trafic est presque entièrement continental, le trafic local entre Fort-William et Owen-Sound se réduisant à fort peu de chose.

Outre les passagers, la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien transporte aussi des marchandises sur ses vaisseaux, ce qui est du reste la coutume générale sur toutes les lignes. Le fret transporté de l'est à l'ouest est général; de l'ouest à l'est on transporte surtout les grains et la farine. L'horaire des départs des cinq vaisseaux tel qu'établi par la compagnie indique qu'il est nécessaire que quelques-uns de ces vaisseaux partent ou arrivent le dimanche soir à Owen-Sound, soit à Fort-William. Il est en preuve qu'il faut 50 heures pour décharger et recharger un vapeur et embarquer son charbon à Owen-Sound, le vapeur *Keewatin* servant d'exemple. Ce vaisseau arrive à Owen-Sound le dimanche à huit heures du matin; il repart le mardi suivant à une heure et demie, soit environ 53½ heures après. Il est évident que ce vapeur doit être déchargé le dimanche s'il doit repartir le mardi. On nous a fait remarquer que le travail sur ces vaisseaux devrait être interdit entre 6 heures le dimanche matin et 8 heures le dimanche soir. Il est clair que la compagnie ne pourrait pas continuer à faire le service avec ces cinq vaisseaux si pendant le temps de leur escale il lui était interdit de procéder au chargement ou au déchargement.

Personnellement, j'approuve entièrement le principe de la loi du dimanche interdisant tout travail qui peut être évité le jour du Seigneur. En décrétant cette loi le Parlement du Canada a reconnu qu'elle ne devait pas entraver le transport des voyageurs. Plusieurs articles établissant cela clairement. Le paragraphe (*i*) de l'article 12 permet le chargement et le déchargement des marchandises aux points intermédiaires pour les vaisseaux et les trains portant des voyageurs, démontrant ainsi, à mon sens, que le Parlement avait l'intention de permettre le transport des voyageurs sur les vaisseaux le dimanche.

L'article 3 parle des voies ferrées, mais il indique que l'intention du Parlement par cette loi n'était pas d'entraver les voyageurs le dimanche, qu'ils soient sur des bateaux ou en wagon. Il est évident que le principe posé au paragraphe (x) de l'article 12 est qu'on peut permettre le travail nécessaire pour éviter des retards nuisibles, et il me semble qu'on causerait des retards nuisibles en interdisant le chargement ou le déchargement de ces vaisseaux le dimanche. Etant donné le temps qu'il faut pour décharger un vaisseau et pour le préparer à reprendre la mer, il me semble que nous ne pouvons pas limiter le travail du dimanche. Afin d'éviter des délais nuisibles dans le service des voyageurs, il me paraît essentiel de permettre qu'on charge

et qu'on décharge ces vaisseaux qui font surtout le service des voyageurs le dimanche. Naturellement, il est nécessaire aussi qu'ils puissent prendre ce jour là leur provision de charbon.

Quant à la dernière partie de la demande du Pacifique-Canadien, ainsi conçue:—

" Et l'expédition de fret et de marchandises à leurs destinations respectives au Canada, afin d'empêcher les retards nuisibles et l'encombrement de fret sur la ligne", la compagnie n'a pas insisté sur ce point et ne semble pas désirer y revenir pour le moment. Nous nous occupons maintenant du service des vaisseaux; la Commission ne permettra ce trafic le dimanche en ce qui regarde le chargement et le déchargement de ces vaisseaux qu'en autant que cela est nécessaire pour leur permettre de commencer leur voyage à l'heure indiquée à l'horaire.

En conséquence, il n'est pas question ici du mouvement des trains, excepté, comme le témoin, M. Simpson, l'a fait remarquer, lorsqu'une locomotive est nécessaire pour le chargement du vaisseau en poussant les wagons jusqu'à l'endroit voulu pour le chargement ou le déchargement des marchandises.

Une ordonnance sera donc rendue accédant à la demande de la compagnie quant au chargement et au déchargement des vaisseaux et à leur approvisionnement de charbon le dimanche à Fort-William ou à Owen-Sound, ou à ces deux ports, et aux travaux nécessaires à ces fins.

Le Dr Mills fait remarquer qu'à prendre le temps d'un vaisseau au port du dimanche à 8 heures du matin au lundi à 8 heures du matin, cela fait 24 heures, de lundi à 8 heures du matin à mardi à 8 heures du matin, cela fait encore 24 heures, de mardi à 8 heures du matin à une heure et demi de l'après midi donne 5½ heures, soit un total de 53½ heures pendant lesquelles le vaisseau reste dans le port. Si vous retranchez de ce temps les 14 heures de repos dominical proposés par M. Telford, de six heures du matin à huit heures du soir, il ne resterait que 39½ heures. La Commission est convaincue qu'il serait impossible d'accomplir l'ouvrage en cet espace de temps. Par conséquent, bien qu'il nous plairait d'ordonner une cessation de travail, il nous est impossible de le faire dans les circonstances.

M. le commissaire Mills appuie ce jugement.

L'ordonnance suivante est rendue:—

"Arrêté, que permission soit et elle est par les présentes accordée à la compagnie demanderesse, ses serviteurs, ouvriers, agents ou officiers, afin d'empêcher des retards nuisibles dans son service des passagers sur les vaisseaux voguant entre Owen-Sound et Fort-William, dans la province d'Ontario, d'accomplir le dimanche tous les travaux nécessaires au chargement et au déchargement du fret et des marchandises sur les dits vaisseaux, ou le transbordement du fret et des marchandises entre ces vaisseaux et les wagons de la compagnie demanderesse à Owen-Sound et Fort-William, Ontario, et l'approvisionnement en charbon de ces vaisseaux à Owen-Sound."

La Chambre de Commerce de New-Westminster et Survey vs *la Compagnie du chemin de fer Great-Northern.*

On se plaint que la compagnie défenderesse, fait partir son train du matin à 8 heures au lieu de 7 heures, comme autrefois, et qu'on n'arrête pas à toutes les stations régulières et autres sur l'embranchement Guichon; de plus, on prétend que les produits agricoles séjournent sur la ligne principale au lieu d'être immédiatement placés sur la voie d'évitement du marché à l'arrivée du train à New-Westminster. Il en résulte, prétend-on, que par ces changements les cultivateurs demeurant sur l'embranchement Port-Guichon sont obligés de cesser leurs expéditions quotidiennes de lait et autres produits agricoles au marché de New-Westminster, ou s'ils peuvent faire leurs expéditions celles-ci arrivent trop tard.

Jugement par M. le commissaire Mills, 11 novembre 1910.

"En conséquence des plaintes portées par les personnes ci-dessus mentionnées et autres, M. A. Nixon, chef de trafic de la Commission, a visité la localité en question il y a environ un an; il a inspecté les lignes de chemin de fer que possède et exploite la Compagnie Great-Northern, entendu tout ce qu'avaient à dire les demandeurs et les représentants de la Compagnie Great-Northern, et fait son rapport avec recommendations. A la suite de ce rapport, deux ordonnances ont été rendues: le n° 9115 au sujet de l'état de certaines parties de la voie des chemins de fer New-Westminster et Vancouver, et Victoria et Eastern (tous deux exploités par la Compagnie du chemin de fer Great Northern), au sud de la rivière Fraser; et le n° 9342 au sujet du service des trains sur ces voies ferrées à New-Westminster et au sud de la dite rivière.

Se conformant aux ordonnances ci-dessus, la compagnie du chemin de fer a fait les améliorations voulues sur les parties de la ligne dont on se plaignait, et a modifié le service conformément aux indications et aux recommandations du chef du trafic.

Après cette amélioration du chemin et du service, les demandeurs ont paru satisfaits et nous n'en avons plus entendu parler jusqu'au 30 mai dernier, alors que M. C. W. T. Piper s'est plaint de longs et fréquents retards dans l'arrivée du train du matin à New-Westminster en route pour Vancouver.

On a admis le bien-fondé de la plainte de M. Piper. Il n'est pas contesté que pendant quelque temps avant la plainte le train en question était presque toujours en retard de trois quarts d'heure ou d'une heure, quelquefois bien davantage, à son arrivée à New-Westminster et qu'il arrivait à Victoria plus irrégulièrement encore. De tels retards constituent un grief dont les clients du chemin, particulièrement les hommes d'affaires, ont raison de se plaindre. Jusqu'alors la compagnie du chemin de fer Great-Northern avait préparé elle-même les horoires de son service dans la Colombie-Britannique, et il était raisonnable de supposer qu'avec une administration convenable, elle pourrait faire circuler les trains de voyageurs de manière à se conformer assez exactement à l'horaire.

Changements imprévus.

On en appela à ce sujet à la Commission, et lorsque l'affaire était sous délibéré, la compagnie du chemin de fer, sans avis, disent les demandeurs, a opéré plusieurs changements très sérieux—changements qui débarrasseraient sans doute la compagnie du chemin de fer de certaines difficultés et peut-être même du grief au sujet des retards du train du matin en destination de New-Westminster et Vancouver, mais qui n'en causaient pas moins un tort considérable à certains de ses clients et donnait lieu à beaucoup de mécontentement.

Un de ces changements consistait à retrancher un grand nombre d'arrêts sur l'embranchement Guichon du chemin de fer Vancouver, Victoria et Eastern, qui va de la Pointe-Guichon, sur le golfe de Georgie, à Cloverado, où il se raccorde avec le chemin de fer New-Westminster-Southern, qui traverse Cloverdale au nord, puis à l'ouest jusqu'à New-Westminster. Comme on devait s'y attendre, le retranchement de ces arrêts a offusqué bien des gens et donné lieu à des plaintes amères.

Il est établi par la preuve et par les renseignements obtenus par M. Nixon, lors de son inspection, que lorsque la compagnie négociait pour obtenir l'emplacement de voie pour l'embranchement Guichon, il fut convenu avec certains propriétaires qu'on établirait des points d'arrêt ou stations, et que cette considération faisait partie des conditions de vente ou de donation des terrains cédés à la compagnie.

La compagnie construisit des quais pour le chargement et déchargement des marchandises en ces endroits; sur plusieurs autres points du parcours, elle en construisit de semblables, avec ou sans de petites constructions pour la protection des voyageurs et des marchandises. Son but était sans doute de créer un trafic dans cette région

agricole, une des plus belles du Canada. On établit ainsi un nombre considérable de points d'arrêt sur un parcours restreint, et au bout de quelque temps la compagnie manifesta le désir d'en diminuer le nombre. De là l'action du 2 juillet dernier et les plaintes qui en découlent.

Les cultivateurs sur l'embranchement Guichon font de la culture variée, et expédient tous les jours à Westminster une grande quantité de lait. Le train n'arrêtant plus comme autrefois, plusieurs de ces cultivateurs ont dû abandonner ce commerce, et ceux même qui peuvent encore expédier le lait, ne peuvent plus en disposer, car la compagnie ne fait plus reculer le train du matin de New-Westminster depuis la station près du pont de la rivière Fraser jusqu'au marché pour y délivrer le lait—et aussi les wagons portant divers produits agricoles au marché de New-Westminster en les détachant du train de Vancouver—avec le résultat que ces produits, et particulièrement le lait, expédié par les cultivateurs qui peuvent encore se servir de l'embranchement Guichon pour leurs échanges, arrivent trop tard au marché de New-Westminster.

PLAINTES ACTUELLES.

Ces changements ont donné lieu à des plaintes de la part des cultivateurs dont la Chambre de Commerce de Surrey et celle de New-Westminster, que nous avons entendues à Vancouver le 8 septembre 1910, se sont fait les échos.

Depuis lors, M. Nixon, qui comprend bien la situation, s'est occupé des changements faits par la compagnie, des plaintes qui en résultent, du bien-fondé de ces plaintes et des exigences du trafic sur cette voie, ainsi que des mesures qui s'imposent dans les circonstances. M. Nixon, je le répète, a donné à toute la question sa sérieuse attention, et voici son rapport final.

> "Quant à la plainte des chambres de commerce fédérées de la Colombie-Britannique au sujet du service des trains sur la ligne du chemin de fer Great-Northern, particulièrement en ce qui regarde le service de la Pointe-Guichon à New-Westminster, le transport des produits, etc., de la station sur la ligne principale du Great-Northern à New-Westminster jusqu'au marché de cette ville.)
>
> "Vous remarquerez en parcourant ma lettre du 15 octobre à M. Brown, gérant général du Great-Northern, que je lui demande quelle objection la compagnie aurait de faire partir ses trains de la Pointe-Guichon à 7 heures du matin, comme autrefois, et de faire enlever les voitures contenant les produits destinés au marché par la locomotive de la cour de garage à New-Westminster, ce qui permettrait aux produits venant par le train de la Pointe-Guichon d'atteindre immédiatement le marché de New-Westminster.
>
> "Par cet arrangement, les voyageurs entre Dumas, Huntingdon, Hazelmere, et la Pointe-Guichon en route pour Vancouver ne seraient pas retardés par le trajet du train régulier jusqu'au marché, la compagnie se trouverait ainsi à satisfaire les voyageurs allant à Vancouver, qui se plaignaient autrefois du retard à New-Westminster, tout en accordant aux gens qui transportent leurs produits au marché de New-Westminster l'avantage d'une arrivée immédiate à la place du marché.
>
> "Cet arrangement sera, je crois, satisfaisant."

CONCLUSION.

Après ce bref exposé de la situation—les faits et les circonstances de l'affaire—il convient de dire que la compagnie du chemin de fer a volontairement établi tous les points d'arrêt ou stations sur l'embranchement Guichon du chemin de fer Vancouver, Victoria et Eastern, les uns par suite d'arrangement, les autres de son propre

mouvement ou à la demande de ses clients; les cultivateurs qui demeurent près de cet embranchement ont fait des placements de fonds qu'ils n'auraient pas osé faire sans l'existence et l'usage régulier de ces points d'arrêt depuis l'ouverture de la ligne. On ne saurait développer et augmenter comme il convient le trafic sur le dit embranchement sans rétablir les points d'arrêt, et sans que les produits agricoles, surtout le lait soient transportés, comme autrefois, à partir de la station près du pont de la rivière Fraser sur la voie du chemin de fer Vancouver, Victoria et Eastern jusqu'à la place du marché dans la ville de New-Westminster. La compagnie de chemin de fer Great-Northern, en faisant partir le train de la Pointe-Guichon à 7 heures du matin au lieu de 8 heures, et en se servant de sa locomotive de garage à New-Westminster, comme l'indique M. Nixon, pour transporter le lait, etc., du train du matin de Guichon jusqu'au marché de New-Westminster, mettra fin au grief dont on se plaint, et augmentera les revenus de l'embranchement Guichon faisant partie du réseau de voies ferrées qu'elle exploite.

Une ordonnance sera donc rendue, enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Great-Northern, dans les trente jours à partir du 25 novembre courant, de faire partir le train du matin de Guichon à 7 heures, d'arrêter comme autrefois (avant le 2 juillet 1910) aux stations régulières et autres points d'arrêt entre la Pointe-Guichon et Cloverdale, y compris Embrey-Road, Oliver, Alluvia et Surrey, de se servir de la locomotive de garage à New-Westminster pour transporter promptement et sans retard indu tous les wagons contenant du lait ou autres produits agricoles destinés au marché de New-Westminster *immédiatement* après l'arrivée du train de voyageurs le matin à la station près l'extrémité nord du pont sur la rivière Fraser.

Je recommande en outre que la dite compagnie de chemin de fer soit tenue de construire et de compléter, le ou avant le 15e jour de décembre 1910, un bon chemin de la largeur ordinaire à travers la voie à sa station de Hazelmere, comme l'a demandé le représentant de la Chambre de Commerce de Vancouver lors de la récente audience à Vancouver.

Le commissaire en chef Mabee appuie ce jugement.

L'Ordonnance suivante est rendue.

1. La Compagnie de chemin de fer Great-Northern, dans les 30 jours à partir du 25 novembre 110, fera partir le train du matin de Guichon à 7 heures; ce train s'arrêtera, comme il le faisait avant le 2 juillet 1910 à toutes les stations régulières et autres points d'arrêt entre la Pointe-Guichon et Cloverdale, y compris Embrey-Road, Oliver, Alluvia et Surrey; elle se servira de la locomotive de garage à New-Westminster pour transporter promptement et sans retard indu tous les wagons contenant du lait ou autres produits agricoles destinés au marché de New-Westminster, immédiatement après l'arrivée du train des voyageurs le matin à ou auprès de la station avoisinant l'extrémité nord du pont de la rivière Fraser.

2. La dite compagnie de chemin de fer devra construire et terminer le ou avant le 15e jour de décembre 1910 un bon chemin de la largeur ordinaire franchissant la voie à la station de Hazelmere.

La Michigan Sugar Co. vs la Compagnie du chemin de fer Chatham, Wallaceburg and Lac-Erié.

On se plaint que les taux exigés par la compagnie défenderesse pour le transport des betteraves à sucre sont excessifs et injustement différentiels par comparaison avec les conditions qu'on accorde à la *Dominion Sugar Company.*

Jugement par M. le commissaire McLean, 22 novembre 1910.

La compagnie demanderesse exploite une fabrique de sucre de betterave à Croswell, Michigan. Au cours de la présente année, elle fît des arrangements pour obtenir

des betteraves à sucre le long de la ligne du chemin de fer Chatham, Wallaceburg et Lac-Erié, dont il sera question ci-après comme de la compagnie de chemin de fer; cette ligne traverse le comté de Kent de Wallaceburg à Chatham, de là elle se rend à Erie-Beach, sur le lac Erié. Dans les rapports statistiques du ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice se terminant en juin 1909, on donne à ce chemin de fer une longueur de 34 milles. Le rapport du ministère ne donne aucun détail quant au trafic, mais on s'en est occupé lors de l'audition à Toronto, et nous nous servirons plus tard des données ainsi obtenues.

La compagnie de chemin de fer, depuis l'année 1902 environ, s'est occupée du transport des betteraves à sucre sur sa ligne jusqu'à la fabrique de la *Dominion Sugar Company* située à Wallaceburg. La compagnie demanderesse achète aussi des betteraves de divers producteurs le long de la ligne du chemin de fer. Voici les conditions les plus importantes imposées par la compagnie demanderesse à ceux dont elle achète des betteraves:

"On sèmera environ 18 livres de graine par acre, et cette graine sera fournie gratuitement par la *Michigan Sugar Company.*

"On cultivera ces betteraves avec soin, et en autant que cela est praticable les soussignés suivront les instructions ci-annexées quant au choix et à la préparation du sol, aux semences, et à la manière de cultiver et de récolter. Les betteraves seront payées au taux de quatre dollars et cinquante centins ($4.50), par tonne livrée aux chemin de fer ou aux caves, au choix de la compagnie; ces betteraves seront récoltées et livrées par le producteur à la compagnie au temps et en telles quantités que la compagnie l'indiquera, en accordant à chaque producteur le montant qui lui est dû. La compagnie n'acceptera pas de betteraves pourries ou autrement impropres ou peu convenables pour la fabrication du sucre.

"Les betteraves seront reçues et pesées aux stations, à moins qu'on fournisse des wagons spéciaux pour leur transport.

" Les paiements seront faits le 15 du mois suivant la livraison des betteraves.

"Toutes les betteraves cultivées en vertu du présent contrat seront pesée et tarées à....................

"Ce contrat ne sera valide que s'il est signé par un fonctionnaire ou par l'expert agricole de la compagnie, et aucun agent de la compagnie n'est autorisé à en changer ou modifier les termes et conditions."

La compagnie demanderesse paie les taux de transport depuis l'endroit où les betteraves sont expédiées.

La politique de la *Dominion Sugar Company* est de payer tant pour cent, c'est-à-dire que les betteraves sont expédiées par le producteur, qui paie le transport jusqu'à la fabrique de sucre Wallaceburg, et on paie suivant la quantité de saccharine contenue dans les betteraves. On a prétendu lors de l'audition que la politique du tant pour cent était plus avantageuse pour le producteur, ce qui n'a pas été contesté par M. Scranton, de la compagnie demanderesse, qui était présent et a donné son témoignage.

On se plaint que le taux exigé depuis ces diverses stations jusqu'à la fabrique de la *Dominion Sugar Company* à Wallaceburg sont de 35 cents la tonne, tandis que le taux exigé jusqu'à Wallaceburg sur les betteraves à sucre destinées à la Compagnie demanderesse à Crosswell sont plus élevés, étant comme suit:

De

"Marden, Stephens et Dover-Center, 39 cents la tonne.

"Stringer, Burke, Pain-Court-Junction et Paxton, 46 cents la tonne.

"Chatham, Huffs et Blakely, 52 cents la tonne."

La compagnie du chemin de fer admet que ce sont là les taux exigés de la compagnie demanderesse. Elle reconnaît aussi qu'on demande à la *Dominion Sugar Company,* 30, 35 et 40 cents la tonne, suivant la distance.

Il ne faut pas oublier qu'à Wallaceburg, le sucre expédié à Crosswell, Michigan, est remis au chemin de fer Père-Marquette, qui le transporte jusqu'à

destination. Le trafic est maintenant transporté d'après le tarif commun des voies ferrées Chattham, Wallaceburg et Lac-Erié et Père-Marquette. Bien que l'avocat de la compagnie du chemin de fer ait prétendu que le chemin de fer Père-Marquette devait être mis en cause, l'avocat de la compagnie demanderesse s'y est opposé, la compagnie de chemin de fer admettant que sa part dans les tarif communs était telle que représentée.

Les demandeurs se plaignent que les taux exigés sont excessifs et différentiels si on les compare à ceux que paie la *Dominion Sugar Company*. L'avocat de la demanderesse s'est surtout attaché à prouver les taux différentiels. Celui de la compagnie du chemin de fer s'est attaché, jusqu'à un certain point, à établir que les taux ne sont pas excessifs, en faisant la comparaison avec les tarifs exigés sur d'autres chemins de fer. Par exemple (Preuve, volume 115, page 12763), il parle du tarif du Grand-Tronc C.R.C. 421, indiquant un taux minimum de 2½ cents par 100 livres sur les betteraves à sucre. On a aussi parlé des tarifs des autres compagnies de chemins de fer, et on a prétendu que les taux qu'exige la Compagnie pour ce genre de trafic, dans le cas de la compagnie demanderesse, ne sont pas excessifs si on les compare à ceux que demandent les chemins à vapeur. Il n'est pas encore complètement établi jusqu'à quel point les taux exigés sur les chemins de fer à vapeur doivent servir de base à ceux qu'on doit exiger sur les chemins de fer électriques, et on n'a pas fait voir clairement devant la Commission, à Toronto, jusqu'à quel point la comparaison peut être juste. Il est vrai que la justification des taux exifiés par la compagnie du chemin de fer contre la compagnie demanderesse se trouvait être jusqu'à un certain point à côté de la vraie question. L'avocat de la compagnie du chemin de fer s'est surtout appliqué à établir que s'il y avait des taux différentiels, ce n'était pas par suite de préférence indue ou d'injuste favoritisme. C'est sur ce point qu'on a lié contestation.

La compagnie du chemin de fer prétend qu'il doit lui être permis, en établissant son tarif, de tenir compte du fait que dans le cas de la *Dominion Sugar Company*, le chemin de fer transporte la betterave à sucre à une fabrique située sur sa propre ligne, tandis qu'il en est autrement en ce qui regarde la compagnie demanderesse. On prétend que même avec les taux actuels exigés de la *Dominion Sugar Company*, le profit est faible et insuffisant, et qu'il serait impossible de continuer ainsi s'il n'y avait pas les expéditions de sucre raffiné et de produits secondaires telles que la pâte et la farine de betterave, etc. De plus, il y a une entente en vertu de l'article 135 du tarif des douanes par laquelle les raffinerie de sucre du Canada peuvent importer en franchise le sucre brut pour le raffiner dans les fabriques, jusqu'à concurrence de deux livres de sucre brut pour une livre de sucre raffiné provenant de betteraves canadiennes. Depuis plusieurs années, affirme-t-on, la *Dominion Sugar Company* importe du sucre brut de la Grande-Bretagne, et on doit tenir compte de ce trafic en établissant les taux de transport pour la betterave à sucre.

Le trafic du sucre sur ce chemin de fer est manifestement très important. Les tableaux qu'on nous a donnés à l'audience indiquent le revenu suivant provenant de ce chef:—

Revenu total du fret, du 1er juillet 1909 au 30 juin 1910.	$26,152 23
Revenu sur betterave à sucre..	4,395 89
Revenu sur sucre raffiné..	6,323 00
Revenu sur sucre brut..	4,662 28
	$15,391 17

Revenu sur le trafic de la *Dominion Sugar Company*, par comparaison avec le trafic total pendant la même période, 58.81 pour 100.

Les chiffres soumis ne comprennent pas la saison de 1910, mais on affirme que pendant cette saison la proportion du trafic de tout genre provenant de la *Dominion*

Sugar Company représentait encore 58 pour 100 du revenu total de la compagnie de chemin de fer.

Il est évident que "les conditions essentiellement semblables" dont parle l'article 315 peuvent être décrites, mais qu'on ne saurait les définir exactement. Les premières décisions de la Commission, ainsi que celles de la Commission des chemins de fer et canaux d'Angleterre et de la *Interstate Commerce Commission,* donnent des exemples de circonstances et de conditions particulières qui doivent être prises en considération; mais il est évident que la question des taux différentiels doit être examinée à la lumière des faits particuliers de chaque cas pris isolément.

Dans l'affaire de la *Brant Miling Company,* 4 *Can. Ry. Cas.* 268, feu le juge en chef Killam, en interprétant la loi telle qu'elle se trouvait alors au sujet des taux différentiels, dans l'article 252 la loi des chemins de fer de 1903, disait:—

> "Notre loi nous laisse donc libre de tenir compte de toutes les circonstances et conditions qui peuvent se rapporter au transport des marchandises et à la nature du service que donne ou ne donne pas une compagnie de chemin de fer."

L'article 315, paragraphe 1 de la loi, diffère quant à l'arrangement des mots d'avec l'article 252 de la loi de 1903. Les mots sont les mêmes, l'arrangement est différent. L'arrangement des mots apparaîtra si nous mettons les deux textes en regard. Voici l'article 252 de la loi de 1903:—

> "Ces taux seront toujours, dans des conditions et des circonstances essentiellement semblables, exigés également de toutes personnes d'après le même tarif, soit au poids, soit par mille ou autrement, relativement à tout trafic de même genre et au transport effectué par la même espèce de wagons passant sur la même partie de la voie ferrée."

L'article 315 de la loi des chemins de fer de 1906 se lit comme suit:—

> "Ces taux de transport seront toujours, dans des conditions et circonstances essentiellement semblables, relativement à tout trafic de même genre et au transport effectué par la même espèce de wagons passant sur la même partie de voie ferrée, exigés également de toutes personnes d'après le même tarif, soit au poids, soit par mille ou autrement."

La question qui se présente est celle-ci: La nouvelle disposition des mots limite-t-elle la discrétion de la Commission pour ce qui constitue l'identité des circonstances et conditions?

En Angleterre, les décisions en vertu de l'article 90 de la *Railway Clauses Consolidation Act,* 1845, comme, par exemple, dans l'affaire de la *Denaby Main Colliery Company* vs la *Manchester, Sheweld & Lincolnshire R. W. Company,* 14 Q.B.D. 209, limite l'action du tribunal à la question du transport de marchandises sur la ligne; mais si on examine la partie significative de cet article, qui est comme suit:—

> "A la condition que ces tarifs seront constamment imposés à tout le monde, d'après les mêmes conditions, que ce soit par tonne, par mille ou autrement, pour voyageurs, marchandises, transports de toutes espèces, le transport étant effectué par les mêmes voitures et locomotives, passant sur la même partie de la ligne, sous les mêmes circonstances; et aucune réduction ou avance sur ces tarifs ne sera consentie directement ou indirectement en faveur ou à l'encontre d'aucune compagnie ou aucun particulier voyageant sur ou se servent de la dite voie ferrée,"

on constatera que l'article est très limitatif—qu'au lieu de "circonstances et conditions essentiellement les mêmes" comme il est dit dans la loi canadienne, il s'agit ici des "mêmes circonstances"; de plus, il est question de marchandises, etc., passant

sur la même partie de la ligne du chemin de fer sous les mêmes circonstances". Il est clair, comme le faisait remarquer lord Herschell, dans la cause en appel de Pickering Phipps *et al* v. la *London & North Western R. W. Company et all.*, 8 *Ry.* etc., C. Tr. Cas, à la page 108, que les mots de l'article de la loi anglaise n'ont point d'élasticité, qu'aucune circonstance extérieure ne peut être prise en considération, et que c'est une égalité absolument rigide qu'exige le statut.

Est-il à présumer que l'arrangement nouveau des mots dans l'article 315 nécessite une interprétation aussi rigide que celle-là?

L'article 318 déclare que:—

> "La commission peut décider, à titre de question de fait, le point de savoir si le transport s'est ou ne s'est pas fait dans des conditions ou des circonstances essentiellement analogues, ou s'il y a eu dans quelques cas distinction injuste ou préférence indue ou déraisonnable, ou préjudice ou désavantage."

En face de cette déclaration si claire, il est évident que l'interversion des mots dans l'article 315 n'était pas destinée à limiter la discrétion de la Commission. Si on voulait limiter l'action de la Commission simplement à la considération de ce qu'on transporte sur la ligne même, on ne manquerait pas de se servir de quelques-unes des expressions de l'article 90 de la *Railway Clauses Consolidation Act* de 1845, par exemple "passant sur la même partie de la ligne du chemin de fer". D'après l'article 315 tel que je le comprends, les dispositions relatives à un trafic du même genre transporté par des voitures du même genre et passant sur la même partie de la ligne de chemin de fer, ne sont pas limitatives, mais destinées plutôt à guider la commission appelée à décider dans quelles circonstances et conditions une différence de taux peut constituer un tarif différentiel au sens de la loi.

L'expression "dans des conditions et des circonstances réellement les mêmes" a un sens large, et les item explicatifs que contient l'article n'atteignent pas, à mon avis, aux limites de ce que la Commission a le pouvoir de considérer.

Tandis que les dispositions de la loi qui règle le commerce, et qui traitent des distinctions injustes, ne sont pas identiques en termes à celles de la loi canadienne des chemins de fer, il y a intérêt à noter que la Cour Suprême des Etats-Unis, en traitant de la question des pouvoirs de la Commission qui règle le cvommerce entre les différents Etats (*Interstate Commerce Commission*), relativement à des distinctions injustes, a tenu ce langage:—

> "La stipulation qui dit qu'une distinction ne doit pas se faire injustement implique l'idée qu'une stricte uniformité ne doit pas être appliquée à la lettre, mais que toutes circonstances et conditions qu'un homme raisonnable regarderait comme affectant le bien-être des compagnies de transport, des producteurs, des expéditeurs et des voituriers, devraient être considérées en appliquant cette stipulation de la loi."

Texas & Pacific R. W. Co. v. I. C. C., 162 E.-U. 197 et à la p. 217

Nonobstant la différence de rédaction des dispositions des lois américaines et canadiennes, j'ai l'opinion que la Commission a une discrétion également grande pour ce qui constitue "conditions et circonstances réellement les mêmes", et qu'elle peut considérer: (1) s'il y a concurrence réelle sur le même marché comme entre la *Dominion Sugar Company* et la compagnie du demandeur, (2) la question de savoir si la nature du trafic justifie ou ne justifie pas la distinction, et (3) l'effet, s'il en existe un, de cet arrangement sur le consommateur.

Si la fabrique de Wallaceburg était en concurrence avec une autre fabrique du Canada, ce serait contraire à la loi que la compagnie de chemin de fer créât, par un

arrangement des prix, un monopole manufacturier au détriment d'une autre fabrique qui serait desservie par ses lignes. Dans le procès du *Savannah Bureau of Freight and Transportation v. Louiseville & Nashville Railway Company,* 8 I. C. C. R. 377, une situation analogue à la situation hypothétique esquissée dans la phrase précédente vint devant la Commission qui règle le commerce entre les différents Etats (*Interstate Commerce Commissioh*), et cette commission décida qu'un chemin de fer ne peut pas établir légitimement, ni maintenir un arrangement de prix qui,, en pratique, empêchent les expéditeurs, par sa ligne, de profiter d'un marché principal dont ils se servent depuis longtemps, et conférer un monopole réel à un nouveau marché dans lequel, pour ses propres raisons, elle a le plus grand intérêt. Il n'y a pas a discuter là-dessus; mais il faut noter que cela n'applique pas une règle fondamentale au procès actuellement devant la Commission, parce que, dans ce cas-ci, il est amplement établi par les témoignages et qu'il n'y a pas concurrence entre les produits raffinés de la *Dominion Sugar Company* et la compagnie demanderesse; puisque la concurrence n'existe pas, on ne peut alléguer que la compagnie de chemin de fer restreint d'une manière quelconque le marché pour le sucre raffiné.

Maintenir pour revenir aux faits particuliers du cas devant nous, nous avons une situation dans laquelle les betteraves à sucre pour l'intérieur sont transportées à un taux relativement bas. La compagnie de chemin de fer allègue qu'elle peut donner ce taux en considération du tarif plus élevé qu'elle applique aux produits pour l'extérieur, que le tarif en lui-même, imposé sur les produits pour l'intérieur, couvre tout juste les frais du mouvement. Il y a une distinction admise, comme par exemple, entre les betteraves destinées à la *Dominion Sugar Company* et celles qui le sont à la demanderesse. Cette distinction est-elle illégale ou injuste?

Dans le cas devant nous, il est établi qu'il y a un court chemin de fer dont le trafic est alimenté par une denrée. Cinquante-huit pour cent de ses recettes proviennent des betteraves, du sucre et de leurs produits secondaires, et en déduisant les recettes fournies par les betteraves pour l'intérieur, on trouvera que quarante pour cent des recettes approximatives perçues sur le fret provient du sucre raffiné, du sucre brut et des produits secondaires expédiés à l'extérieur. Il est justifiable, d'après les circonstances, de considérer les relations qui existent entre les taux appliqués à l'expédition pour l'intérieur et pour l'extérieur, dans les produits bruts et raffinés de cette denrée. Il est de plus établi que la *Dominion Sugar Company* et la compagnie demanderesse ne sont pas concurrentes dans la vente du sucre raffiné, de sorte que les taux faits à la *Dominion Sugar Company* ne lui permettent pas, d'aucune façon, de vendre à meilleur compte que la compagnie demanderesse sur son propre marché. Pour ce qui touche à l'intérêt du cultivateur, il est admis dans les témoignages que la *Dominion Sugar Company* paie les betteraves selon son système à base de pourcentage, pour dire le vrai, plus cher que la demanderesse d'après le sien à base de contrats. De plus, il paraît que puisque les sucreries ne se font pas concurrence sur le même marché, les taux actuels ne réagissent pas au détriment des consommateurs de sucre produit par les deux raffineries.

Dans ces conditions, la Commission est d'opinion que bien qu'il y ait distinction, cette distinction n'est pas illégale ni injuste.

Pendant l'audition des témoins, l'avocat de la compagnie de chemin de fer a dit que les taux que la demanderesse appliquait actuellement à son trafic, étaient tels que sa compagnie avait décidé de "demander la permission d'augmenter ses prix à un taux simple de 50 cents par tonne sur un transport de trois milles, et sur tout le parcours de la ligne, un taux gradué de 70 à 50 cents, pour s'accorder avec les tarifs du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc" (vol. 115, page 12780). Comme cette question n'a pas été développée dans la preuve faite devant le Commission, la Commission n'a pas formé d'opinion sur la question de la possibilité de justifier ces taux suggérés; mais en vue du fait qu'après l'audition des témoins la compagnie de chemin de fer tenta d'introduire une taxe simple de 50 cents par wagon sur les betteraves à sucre à

partir de certains points de sa ligne à Wallaceburg quand elles sont expédiées à Crosswell, Michigan, la chose demande à être mentionnée ici spécialement.

Ainsi qu'on l'a indiqué dans la première partie de ce jugement, le trafic qui se fait entre les divers points de la ligne du chemin de fer et Crosswell, Michigan, est assuré par un tarif commun entre les compagnies *Chatham, Wallacebury & Lake Erie* et Père Marquette. Le 20 octobre 1910, la division du trafic de la Commission reçut le tarif de la Compagnile du chemin de fer C. R. C. 154, mentionnant le taux de 50 pour 100 cité plus haut. On appelait l'attenteion de la compagnie sur ce que, selon l'article 335 de la loi des chemins de fer, le trafic qui se faisait entre le Canada et les Etats-Unis devait être assuré par des tarifs communs, et qu'elle n'avoit pas le droit de rejeter un tarif commun en demandant à appliquer son 50 pour 100 proportionnel. Quand on y attira son attention, elle répondit que, puisque selon toute apparence, le fret entier serait transporté avant que le nouveau tarif commun pût être mis en force elle continuerait par conséquent, l'usage du tarif commun C. R. C. 150 en vigueur. Le trafic en question, dit-on, se fait pendant une très courte partie de l'année, c'est-à-dire environ du commencement de novembre au milieu de décembre. Si la compagnie de chemin de fer et le Père-Marquette désirent remplacer le tarif commun par un tarif semblable plus élevé, et c'est apparemment ce que la première voulait faire quand elle a présenté son tarif proportionnel de 50 cents, il n'est que raisonnable que dans le cas où le trafic se faisant pendant une telle courte période d'une année quelconque donnée, les parties affectées aient une opportunité entière d'étudier l'effet de toute augmentation proposée.

Dans ces circonstances, et vu l'étude de la question par la *Chatham Wallacebury & Lake Erie Ry. Co.*, un nouveau tarif, quel qu'il soit, affectant le trafic fait dans le courant de l'année 1911, devait être produit, si un tel nouveau tarif en commun doit être plus élevé que celui qui est actuellement en vigueur, afin qu'il devienne effectif à partir du 1er mai 1911.

M. Mabee, commissaire en chef, M. Scott, sous-commissaire en chef et M. Mills, commissaire, étaient d'accord.

La Chambre de Commerce d'Edmonton v. les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern.

La Chambre de Commerce de la ville d'Edmonton demande en vertu des articles 314 et 339 inclusivement, une ordonnance enjoignant aux compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien, Canadien-Northern et Grand-Tronc-Pacifique de faire immédiatement de nouveaux tarifs pour le fret, applicables aux classes 1 à 10 inclusivement, et de les mettre en vigueur pour les marchandises expédiées de Port-Arthur et Fort-William à Edmonton.

Jugement, M. Mabee, commissaire en chef, le 21 décembre 1910.

"Cette cause se trouve régie par l'ordonnance rendue dans la cause de la Chambre de Commerce de Régina. Cet ordonnance exigeait que les compagnies supprimassent toute plainte en réduisant leurs taux de Fort-William et Port-Arthur à Régina, et aux autres points situés l'ouest des points favorisés. Ces derniers étaient ceux qui jouissent des taux se trouvant placés sous la base de Winnipeg. Afin de complaire à cet arrêté, les taux pour le fret destiné à Edmonton doivent être réduits comme on le demande dans cette plainte. Ceci s'ensuit sans la nécessité de rendre une ordonnance formele, à moins que la partie plaignante ne l'exige."

M. Mills, commissaire, appuie le jugement.

Compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Grand-Tronc-Pacifique vs. la ville de Fort-William et le Fort-William Land Investment Co. et al.

Ayant obtenu le consentement de la municipalité de se servir de certaines rues publiques dans ce but, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique demande à la Commission qu'elle approuve la situation de sa ligne dans ou le long des rues en question. En accordant la demande, la Commission rendit l'ordonnance assujétie à la condition que la compagnie dût "compenser entièrement toutes les personnes intéressées de tout dommage encouru en raison de la situation du dit chemin de fer le long d'une rue".

Le commissaire en chef Mabee accorda la permission de faire appel sur toutes les questions de droit provoquées par le jugement.

Requêtes de la Commission de la force hydro-électrique d'Ontario.

Jugement, M. Mabee, commissaire en chef, le 3 mai 1910, prononcé à l'audience.

Nous allons exprimer nos vues sur la situation et vous pourrez les appliquer à ces requêtes à mesure qu'elles s'y adopteront. La Commission hydro-électrique demande, en vertu de l'article 246, l'autorisation de placer sa ligne de force motrice sur les terres de la *Toronto, Niagara and Western Railway Company.* L'article 246 pourvoit à ce qu'aucune ligne pour la transmission de l'électricité ne soit érigée à travers un chemin de fer sans la permission de la Commission, et les clauses subséquentes donnent juridiction à la Commission d'accorder une telle permission et d'imposer les conditions qui peuvent lui paraître convenables. Quand on examine le titre de la terre sur laquelle on demande de placer ces fils, il semble que, quand le Parlement du Canada constitua en corporation la *Toronto and Niagara Power Company* en 1912, il lui donna, dans son acte constitutif, le droit d'exproprier en incorporant simplement dans la loi spéciale les clauses d'expropriation de la loi des chemins de fer. L'emplacement de la ligne fut acheté et acquis par la *Toronto and Niagara Power Company,* et une ligne fut construite entre Niagara-Falls et Toronto pour la transmission de la lumière et de la force électrique. Après qu'elle eut construit cette ligne, la *Toronto and Niagara Power Company* loua les terres qu'elle avait acquises à la Compagnie de chemin de fer *Toronto, Niagara and Western,* qui avait obtenu le droit de construire une voie ferrée de Niagara-Falls à Toronto. Le bail n'est pas devant nous, ni la date, les termes ou les conditions; mais le bail ayant été fait avec la compagnie de chemin de fer et celle-ci ayant, d'après ses droits conférés par le Parlement, établi une ligne ferrée entre Niagara-Falls et Toronto avec l'approbation du ministre des chemins de fer, et ayant déposé des plans pour la situation de cette ligne et ayant fait approuver ces plans par la Commission, et la situation de cette ligne étant le long de l'emplacement de la voie couvert par ce bail, il semble que la conclusion juste soit que c'est un chemin de fer, et que les terres sur lesquels ces plans ont été exécutés et sur lesquelles ce tracé a été approuvé, soient des terres de chemins de fer. Maintenant, par l'interprétationde la loi, il est clairement défini que chemin de fer, selon les clauses d'interprétation de la loi, il est clairement défini que chemin de fer signifie propriété réelle et personnelle de chemin de fer, de sorte que, par l'article 246, nous avons l'autorité d'accorder le droit de placer des lignes de transmission à travers une propriété de chemin de fer. Il nous semble qu'il ne faut pas un bien grand effort d'imagination ni une juridiction étudiée, ou une interprétation délicate pour comprendre que, d'après l'état des faits, en ce qui concerne les terres des chemins de fer, c'est-à-dire les terres louées au *Toronto, Niagara and Western* par le bail de la *Toronto and Niagara Power Company,* la loi des chemins de fer est applicable, et que la Commission a le droit d'accorder la permission à la Commission hydro-électrique de se servir de cet emplacement de voie pour y placer ses lignes de transmission. Maintenant, il y a, paraît-il, ainsi que je l'ai indiqué, une ligne de transmission que la *Toronto and Niagara Power Company* a construite le long de cet emplacement de voie,

et si une ordonnance est rendue, il faudra que les lignes de la Hydro-Electric soient placées au-dessus ou au-dessous, je ne le sais au juste, des lignes de la *Toronto and Niagara Power Company.* Si nous avons raison de dire que, d'après les dispositions de la loi, nous avons le droit d'accorder à la Commission demanderesse la permission d'employer ces terres pour y placer ses fils, il ne me semble pas qu'il y ait quoi que ce soit pour priver la Commission de ce droit, en raison du fait qu'il y a déjà un autre fil tendu sur ces terres, et qu'il est éminemment juste que l'existence de ce fil ne doive pas être oubliée.

Il nous semble que la chose convenable à faire est d'accorder à la demanderesse la permission de traverser ces terres de chemin de fer. Nous n'arrêtons rien relativement à l'existence du fil de la *Toronto and Niagara Power;* nous ne donnons aucun ordre de le traverser. nous donnons un ordre de traverser ces teres, et l'ingénieur électrique de la Commission, M. Murphy, agira alors, si les ingénieurs de la Commission hydro-électrique et ceux de la *Toronto and Niagara Power Company* ne peuvent pas s'accorder sur les moyens à employer pour traverser ces terres de chemins de fer, à l'égard de ce fil de la *Toronto and Niagara Power Company,* en qualité d'arbitre en cas de désacord entre ces ingénieurs, et définira les conditions, les devis et les termes nécessaires qui devront entrer dans cette ordonnance à cause de l'existence de cet autre ligne de transmission. Les ingénieurs de la *Hydro-Electric* et de la *Toronto and Niagara Power Company* pourront, je crois, s'entendre sur les moyens à prendre et arranger convenablement les choses pour la protection qui s'impose. Ensuite, M. Murphy les approuvera. Il va sans dire que nous n'accorderons ces droits que sur son rapport d'inspection approuvant les devis et les travaux à exécuter. Si les ingénieurs ne peuvent pas s'entendre, M. Murphy interviendra et aidera à l'accomplissement des détails. L'ordonnance peut-être retenue jusqu'à ce que les ingénieurs aient l'occasion de conférer, afin que les termes exacts de l'ordre de traverser puissent être défini et que toutes les conditions y puissent être insérées.

M. Scott, commissaire en chef adjoint appuie le jugement.

Des ordonnances autorisant la demanderesse de construire et maintenir ses lignes de transmission à travers les voies des compagnies de chemin de fer, et d'employer et d'exploiter ces lignes, sont rendues dans ce sens. Ces ordonnances sont sujettes aux conditions que les croisements doivent être faits selon les "Conditions et spécifications modèles des croisements de fils ", ainsi qu'à celles que contient la dite entente du 12 juillet 1910.

Chambre de Commerce de Vancouver vs la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

La Chambre de Commerce de Vancouver demande que la compagnie de chemin de fer défenderesse (*a*) cesse de demander des taux différentiels et d'en frapper les marchandises transportées par le dit chemin de fer, de Vancouver, C.-B., à des points situés dans la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba, sur sa ligne principale et sur l'embranchement de Crow's-Nest. Ces taux sont excessifs si on les compare à ceux qu'elle applique sur le même territoire (pour une plus grande distance) de Montréal, Québec et autres points de la côte de l'Atlantique; (*b*) qu'elle cesse de faire et d'appliquer des taux de fret sur le blé et l'avoine consignés de l'Alberta à la côte du Pacifique, taux différentiels si on les compare avec ceux qui sont appliqués au blé et à l'avoine (pour une plus grande distance) de certains points des provinces des prairies au lac Supérieur; (*c*) qu'elle cesse de faire et d'appliquer des deux distinctifs aux voyageurs circulant en Colombie-Britannique, et spécialement aux voyageurs du commerce, comparés aux taux qu'elle applique aux autres parties du Canada.

Jugement, M. Mabee, commissaire en chef, le 18 mai 1910.

Dans cette affaire, une requête fut présentée le 5 février dernier par la demanderesse à la compagnie de chemin d fer, afin que cette dernière lui fournît certaines informations pleinement établies dans son mémorandum. Cette requête fut transmise à la Commission le 21 février par la compagnie, qui déclara qu'en attendant elle ne fournirait pas ces informations, se reposant sur ce qu'il n'y avait pas lieu de les donner pour les fins de la présentation de la cause, et parce que les frais qu'occasionnerait leur préparation seraient trop grands. La compagnie de chemin de fer dit, en date du 25 avril, qu'elle retient sa défense jusqu'à ce qu'on ait établi une règle qui indique dans quelles limites le procès sera retranché, s'il l'est.

J'ai étudié la question le mieux que j'ai pu, et il ne me semble pas que la demande de la Chambre de Commerce, dans ce cas-ci, ait été adjugée dans un autre cas présenté auparavant à la Commission.

Je remarque dans quelques-unes des lettres de la correspondance, que la demanderesse avait l'intention de rouvrir la cause des taux de l'est, mais la plainte, dans cette question, allègue qu'il y a distinction contre la Colombie-Britannique à l'égard des taux appliqués de Vancouver vers l'est en comparaison de ceux qu'on applique de Montréal allant vers l'ouest. Aucune cause comme celle-ci, autant que j'ai pu le constater, n'est venue devant la Commission. Ceci ne signifie pas, pourtant, autant que je puis en juger, que la compagnie de chemin de fer soit obligée, à ce point du procès, de fournir toutes les informations que comprend la requête que la demanderesse lui a adressée. Les taux sont appliqués à partir de Fort-William, et au moment actuel je ne vois pas la nécessié d'exiger de la compagnie de chemin de fer qu'elle prépare en détail toute la masse d'informations que couvre la demande, en ce qui touche aux recettes et au trafic à l'est de Fort-William. Je crois que si la compagnie de chemin de fer supplémentait les informations fournies dans les cas précédents relatifs aux taux de Winnipeg vers l'ouest d'informations semblables sur les recettes et le trafic de Fort-William à Winnipeg, et complétait ces informations jusqu'au dernier jour de leur production, je crois, dis-je, que ce serait suffisant pour la présentation convenable de la cause de la demanderesse.

Si, en attendant, les parties peuvent s'entendre pour que ces informations indiquées plus haut soient fournies, alors la Commission, dès leur réception, tâchera de fixer une date pour entendre la cause. Si, d'un autre côté, la demanderesse ou la compagnie de chemin de fer croit que la disposition ci-dessus est insuffisante, ou injuste, il vaudra mieux que la cause soit débattue devant la Commission. Ceci, naturellement, demandera quelque avocat local instruit par la demanderesse, de sorte que l'affaire sera discutée tout au long et le résultat bien défini.

Il y eut une audition de cette cause à une séance de la Commission tenue à Montréal, laquelle commença le 26 janvier et fut ajournée pour être reprise plus tard à Vancouver.

Township de Clarke et "Canadian Northern Ontario Railway Company".

La "Canadian-Northern-Ontario Company" demande, en vertu de l'article 237 de la loi des chemins de fer, la permission de construire sa ligne ferrée à travers la voie publique entre les lots 10 et 11, concession 4, township de Clark, comté de Durham, province d'Ontario. Les faits sont établis au complet dans le jugement du sous-commissaire en chef.

Jugement, M. Scott, sous-commissaire en chef, le 1er octobre 1910.

Aux récentes séances, à Port-Hope, le township de Clarke demandra l'annulation de l'ordonnance n° 11392, en date du 9 août dernier, laquelle approuvait un passage à niveau de la voie publique par le chemin de fer au point en question, au lieu du passage souterrain qui était autorisé par l'ordonnance n° 9562 du 15 février dernier. La première ordonnance fut rendue sur la demande de la compagnie de chemin de fer, qui

soumettait ses plans d'un passage souterrain à l'approbation de la Commission, ce à quoi la municipalité consentit.

Il paraît qu'à une réunion du conseil municipal, au commencement de l'année, un représentant du chemin de fer soumit au conseil des plans de différents passages de la voie publique dans tout le territoire de la municipalité. La municipalité de Port-Hope nous a dit récemment, et la compagnie de chemin de fer ne l'a pas nié, que la municipalité, en considération d'un passage souterrain à ce point, consentit à des passages à niveau à d'autres points où, peut-être, un passage de nature différente aurait été fait si la municipalité n'avait pas approuvé le plan. Au mois de juillet dernier, la Commission reçut une pétition des habitants du township, disant qu'ils préféraient un passage à niveau à un passage souterrain au point en question. Cette pétition fut suivie d'une requête de la compagnie de chemin de fer pour la rescision de l'ordonnance de février, et demandant l'autorisation de construire un passage à niveau. Sur le rapport et la recommandation d'un ingénieur de la Commission, et après considération de la pétition des habitants, laquelle pouvait porter à croire que la municipalité consentait, une ordonnance fut rendue le 9 août dernier n° 11392, annulant l'ordonnance autorisant le passage souterrain et approuvant le passage à niveau. Alors le conseil municipal se prononça contre la dernière ordonnance.

Le conseil disait que la pétition des habitants, d'après laquelle l'ordonnance du mois d'août avait été rendue, fut signée sous l'effet des représentations de la compagnie de chemin de fer, ce qui aurait été, s'il y avait eu lieu de le croire, déshonorant pour la compagnie. A l'audience de Port-Hope, la vérité de cette allégation ne fut pas vérifiée, car l'avocat de la compagnie de chemin de fer annonça que sa compagnie était prête à question du passage selon ses propres mérites, comme si l'ordonnance du mois d'août n'avait pas été rendue.

La raison avancée par le chemin de fer pour avoir un passage à niveau au lieu d'un passage souterrain, était que la nature du sol était telle que le passage souterrain serait difficile et coûteux à construire.

Après avoir entendu toutes les parties, la Commission décida d'envoyer M. Mountain examiner le point de traversée et de faire son rapport. D'après le rapport de M. Mountain, il paraî que le niveau des rails au point en question sera de 7½ pieds au-dessus de la voie publique, et que pour construire un passage souterrain règlementaire il faudrait creuser 9 pieds au-dessous du niveau du sol, qui, selon lui, est humide et spongieux, et il pense qu'il faudrait que les culées fussent assises sur pilotis. M. Mountain estime le coût minimum du passage souterrain à $7,500, et fait remarquer, d'après ses observations, que le trafic de la voie publique est léger. Toutes ces informations techniques devaient être connues de la compagnie de chemin de fer pour qu'elle se fût d'abord décidée pour un passage souterrain.

N'était ce qui avait eu lieu à la réunion du conseil et dont j'ai déjà parlé, je ne serais pas enclin à ordonner à la compagnie de chemin de fer de construire un passage souterrain à ce point, mais comme l'approbation par le conseil municipal des autres passages de la voie publique dans la municipalité fut donnée avec l'idée qu'il allait y avoir un passage souterrain au point en question, je considère cette question comme un contrat dont le chemin de fer ne saurait se dégager, et c'est pourquoi je suis d'opinion que l'ordonnance du mois d'août dernier ne devrait pas être annulée, et que celle de février approuvant le passage souterrain devrait être rétablie.

Jugement, M. McLean, commissaire, le 3 octobre 1910.

Je suis d'accord avec la disposition ci-dessus de la question. Je sens, pourtant, que je devrais dire clairement qu'en me soumettant à l'ordonnance n° 11392, rendu le 9 août dernier, laquelle annule l'ordonnance précédente pour un passage souterrain et approuve un passage à niveau, j'étais sous l'impression que le township avait changé d'idée et consenti à un passage à niveau.

Rat Portage Lumber Company vs. Canadian-Northern Railway Company.

La *Ra -Portage Lumber Company,* demande, en vertu des articles 314, 318, 321 et 323 de la loi des chemins de fer, une ordonnance pour que la *Canadian-Northern Railway Company* réduise ses taxes ou taux appliqués au transport des billes de la compagnie demanderesse à partir de la rivière La-Pluie et de points adjacents jusqu'aux scieries de cette compagnie, dans la ville de Saint-Boniface, Manitoba.

Jugement, M. Mabee, commissaire en chef, le 22 octobre 1910.

Cette cause fut entendue à Winnipeg. La question du droit du chemin de fer d'imposer des frais de garage de 2 dollars par wagon fut réservée. J'exprimai l'opinion, à ce moment-là, que je ne pouvais pas voir, étant donné les circonstances, comment les frais pouvaient être légalement imposés; mais, en vue de l'importance avec laquelle la compagnie de chemin de fer les regardait, on pense qu'il valait mieux accepter l'opinion du chef du trafic sur ce point. Naturellement, ces frais de garage ne faisaient pas partie des frais de traction qui étaient fixés par les statuts.

Les vues de M. Hardwell sur la question sont les suivantes:

"Si les frais de garage faisaient partie du contrat qui fixait les taux de traction et "qu'ils furent pris en considération en fixant ce taux, je présume qu'ils devraient continuer d'en faire partie, mais je me souviens que le taux de la ligne a été fixé par les "statuts. Si je ne me trompe pas, et qu'ils soient pris à part du taux de ligne, je suis "d'avis qu'ils devraient être abolis.

Je soumets les points suivants:

"1. La communication avec la voie de service se trouve entre la gare de Saint-"Boniface et la minoterie de la *Western Canada Flour Mills Co.* et dans le cercle des "terminus de Saint-Boniface. La longueur de la voie est de 1 mille; trois dixièmes au "Canadian-Northern, six dixièmes à la Compagnie d'Exploitation forestière.

"2. La Compagnie d'Exploitation forestière a obtenu un droit de traction, et les billes sont consignées de façon à indiquer que la livraison doit être faite; le service au terminus n'est donc pas de garer les billes dans le sens ordinaire.

"3. Le mouvement est en wagons complets; les wagons ne doivent donc pas être "conduite dans la cour de distribution avec le reste du convoi, et ensuite être remis sur "voie d'évitement. L'aiguille s'ouvre au nord, de sorte que le train peut être conduit à "reculons sans changer la locomotive.

"4. Les taux s'appliquent à Winnipeg comme à Saint-Boniface; de sorte que s'ils "étaient consignés pour Winnipeg, les billes devraient être conduites au delà de Saint-"Boniface, de l'autre côté des ponts des rivières Rouge et Assiniboine, et jusqu'aux "cours de Fort-Rouge, sans frais supplémentaires.

"5. Si ce rameau n'existait pas, la Compagnie serait obligée d'avoir une voie d'évi-"tement dans le cercle de ses terminus et dont elle se servirait sans pouvoir justement "exiger des frais supplémentaires. Une voie d'évitement pourrait servir à un autre "trafic, c'est vrai, mais ce rameau fut construit par la Compagnie d'Eploitation fores-"tière; la partie située entre la ligne principale et l'avenue Oak fut transférée plus "tard au Canadian-Northern en paiement de ce que coûte l'emplacement de la voie à "la Compagnie d'Exploitation forestière; et en même temps que sur sa partie privée la "compagnie est assurée contre les risques d'incendie ou autres par sa convention rela-"tive à son garage.

"6. Aucuns frais supplémentaires ne sont imposés à placer des wagons seuls à la "minoterie dite *Western Canada Flour Mills* et aux autres industries de Saint-Boni-"face et de Winnipeg quand il y a eu consignation directe. Les wagons sont distri-"bués le long du *Winnipeg Transfer Railway* et ses voies de service sans frais supplé-"mentaires.

"7. M. Cameron a dit que ses billes formaient seulement les 25 ou 30 pour 100 "du trafic livré sur ce rameau. La compagnie n'a pas présenté de tarif de garage "applicable sur les autres 70 ou 75 pour 100 du trafic; il n'y a pas de frais.

"8. A la page 5650 de la procédure de la première audience, M. Shaw a comparé "le taux de $2.00 avec celui de 1 cent par 100 livres, minimum, $5.00, appliqué à tout "trafic par wagons complets du transfert de Saint-Boniface à la cour de la compagnie "à Winnipeg; mais sa comparaison est inapplicable et pourrait induire en erreur, car "celui qui est coté est le péage local pour un mouvement purement local de fret chargé "à Saint-Boniface et livré à Winnipeg. M. Shaw a admis que sa compagnie n'appli-"quait pas un tel taux ailleurs. Il a mentionné la pratique du C.P.C. dans les dis-"tricts des mines de charbon de l'ouest, mais la Commission n'a pas approuvé ces "taux et n'en a pas fait un sujet d'enquête *per se.* Dans le cas d'Estevan il s'agissait "de distinction injuste.

Il semble que d'après les faits de la cause et les points précédents soulevés par M. Hardwell, que ce taux de garage de $2.00 doive être aboli. Comme résultat de la requête et de l'audience, la Commission n'abolit pas seulement ce taux de garage de $2.00, mais arrêta en outre (1) que la *Canadian-Northern Railway Company,* comme successeur de la *Manitoba & South Eastern Railway Company,* transportât des billes de pin et d'épinette sur ses lignes—

(a) A une distance de cent cinquante milles de Winnipeg.

(b) A partir du point, s'il existe, où la voie ferrée touche à la rivière La-Pluie, jusqu'à Winnipeg, à un taux qui n'excède pas $2.50 par mille pieds, mesure de planche, d'accord avec les dispositions de 61 Victoria, chapitre 13, Manitoba.

(2) Qu'elle déposât à la Commission des tarifs en commun avec la *Minnesota & Manitoba Railway Company,* indiquant les taux de points du Minnesota à Winnipeg par route directe pourvue par la *Minnesota & Manitoba Railway Company* et la *Canadian-Northern Railway Company* comme successeur de la *Manitoba and South Eastern Railway Company,* n'excédant pas $2.50 par mille pieds, mesure de planche, et (3) que si, pour une raison quelconque la *Canadian-Northern Railway Company* et la *Minnesota & Manitoba Railway Company* ne pouvant pas s'entendre sur ces tarifs en commun ou sur la division de ceux-ci, la *Canadian-Northern Railway Company* déposât à la Commission des tarifs indiquant des taux applicables entre la frontière internationale, c'est-à-dire du Minnesota à Winnipeg, lesquels, ajoutés au taux local du *Minnesota & Manitoba Railway Company,* appliqué du point d'origine à la frontière internationale, n'excéderont pas $2.50 par mille pieds, mesure de planche.

Boyd et Kaulbach vs. la "Canadian Pacific Railway Company."

Messieurs M. M. Boyd et R. C. S. Kaulbach demandent une ordonnance enjoignant à la Compagnie du Pacifique-Canadien d'amender la situation et le plan de son embranchement proposé de Port-Moody, trois milles et demi autour de la tête de la baie Burrard. Les faits sont établis au complet dans le jugement du commissaire en chef.

Jugement, M. Mabee, commissaire en chef le 22 octobre 1910.

Quand cette question vint devant la Commission à ses séances de Vancouver, j'étais sous l'impression qu'elle était présentée par le moyen d'une requête de la Compagnie du Pacifique-Canadien en vertu des clauses concernant les embranchements de la loi pour faire approuver sa situation proposée. En parcourant la question plus soigneusement depuis l'audience, je trouve, pourtant, que la première procédure fut une notification au secrétaire de la Commission par le ministère des Chemins de fer et Canaux, en date du 22 janvier 1910, contenant une carte de la route d'un embranchement désiré et à construire d'un point sur la ligne principale du Pacifique-Canadien près de Port-Moody au bras nord de la baie Burrard, et qui avisait que cette carte avait été dûment approuvée le 21 courant par le ministre, en vertu des dispositions de la loi des chemins de fer. La démarche suivante, ainsi que le montre le dossier, c'est le réception, le 26 juillet, d'une protestation de la part de M. Richard C. S.

Kaulbach et d'Edna Rudolph contre la situation de cette ligne proposée, et, le même jour, d'une protestation semblable de M. Mosson M. Boyd.

Le 28 juillet, l'avocat général de la compagnie de chemin de fer fut avisé de la réception de ces protestations, et en même temps qu'aucune requête ne paraissait avoir été déposée par la compagnie du chemin de fer à la Commission relativement à la question.

Le 30 juillet, la Commission reçut une lettre de l'avocat pour l'informer que la requête serait déposée aussitôt que la publicité serait finie, et qu'on aurait la preuve que les formalités légales auraient été remplies; et la cause, ainsi préparée, vint devant la Commission pour être entendue à ses séances de Vancouver et fut soumise à un des ingénieurs de la Commission pour qu'il en fît un rapport.

Il semble qu'un contrat avait été donné par la compagnie de chemin de fer pour la construction de cet embranchement, et quand l'ingénieur alla inspecter les lieux il y de cette carte par le ministre.

La compagnie n'avait point demandé à faire approuver aucun tracé, mais il est à croire qu'elle se tenait comme autorisée à commencer les travaux sur l'approbation du ministre, de cette carte dont il est parlé plus haut.

Dans ces circonstances, il n'y a rien qui reste à faire à la Commission, si ce n'est que de laisser les parties se plaignant de la situation de la route à leurs droits de demander aux tribunaux de la Colombie-Britannique une injonction pour empêcher le chemin de fer d'envahir leurs propriétés.

Re *Granad-Tronc-Pacifique et Fort-William.*

La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique demande, en vertu des articles 159 et 237 de la loi des chemins de fer, l'approbation du traité de sa ligne dans les rues Main, Walsh et Harold de la ville de Fort-William, Ontario.

Jugement, M. Mabee, commissaire en chef, le 28 novembre 1910.

Vu la convention existant entre les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc-Pacifique et Pacifique-Canadien, ce serait mieux d'étudier de nouveau la demande d'approbation des plans pour la construction de voies ferrées du Grand-Tronc-Pacifique dans les rues Main, Walsh et Harold. D'après cette convention, la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien doit construire la ligne, mais le Grand-Tronc-Pacifique se charge de demander et d'obtenir l'approbation du tracé. Je ne sais pourquoi cette convention fut faite ainsi. Si ce tracé n'est pas approuvé avant le 1er décembre 1910, alors certaines dispositions de la convention qui s'y appliquent peuvent causer de sérieux dommages à la demanderesse. En attendant, je crois qu'on ne peut faire tort à personne si la Commission approuve le tracé dans ces rues en vertu des articles 159 et 237, mais à condition qu'on ne fasse aucuns travaux, quels qu'ils soient, dans ces rues, soit le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique ou le Pacifique-Canadien, sans que la compagnie qui désire construire en demande l'autorisation à la Commission, afin de faire fixer les termes et conditions de la construction, de la compensation à faire aux propriétaires adjacents, et autres choses semblables.

Relativement à la requête du Grand-Tronc-Pacifique faite de vive voix à Fort-William, pour obtenir la permission de construire, conformément à l'article 237, dans la rue Hardisty (McKellar), la cause se trouve dans une position différente. Le Conseil Privé a accordé la permission de faire appel sur la décision de la Cour Suprême confirmant le jugement de la Commission, qui impose à la demanderesse certaines conditions concernant la compensation due aux propriétaires. Cet appel n'a pas été entendu. Je comprends que le Grand-Tronc-Pacifique désire qu'on ne dispose de sa demande qu'avant le 1er décembre, pour ne pas être en défaut suivant les termes de son contrat avec le chemin de fer Pacifique-Canadien. Considérant cela, ordonnance pour être rendue pour permettre la construction dans la rue Hardisty.

1. Aucuns travaux ne peuvent commencer avant que l'appel actuellement devant le Conseil Privé soit décidé.

2. Si l'appel est favorable à la demanderesse, et que la clause imposant compensation aux propriétaires est déclarée au delà des pouvoirs de la Commission, celle-ci, tel qu'elle l'a annoncé précédemment, refusera de sanctionner le tracé dans la rue Hardisty, et la première ordonnance sera rappelée.

Cette dernière clause ne devrait pas causer de désagréments, parce qu'on avait dit à la demanderesse, lorsqu'elle fit sa requête, que, sans compensation, le tracé ne serait pas approuvé; et la Commission ne veut pas que les choses se trouvent dans une position telle que le chemin de fer puisse construire sa ligne dans cette rue sans complaire aux conditions imposées.

L'ordonnance suivante, en date du 3 novembre, est rendue:

"La Commission des chemins de fer arrête que la compagnie demanderesse obtienne par le présent la permission de construire sa ligne ferrée dans les susdites rues Main, Walsh et Harold de la dite ville de Fort-William, comme l'indique le plan, sous condition qu'aucuns travaux, quels qu'ils soient, sur le terrain, ne soient faits soit par la demanderesse, soit par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, sans que la compagnie qui désire construire en demande l'autorisation à la Commission, afin de faire fixer les termes et conditions de la construction, de la compensation à faire aux propriétaires adjacents, et autres choses semblables."

Passage à niveau du chemin de fer Canadian-Northern sur la rue William, à Cobourg.

Les contribuables de la ville de Cobourg se plaignent à la Commission que le passage à niveau du chemin de fer Canadian-Northern Ontario, de la rue William dans la dite ville, est dangereux, et demandent une ordonnance pour qu'un passage souterrain soit construit à l'endroit même du passage à niveau.

Jugement, M. Scott, sous-commissaire en chef, le 30 mars 1911.

Aux séances de Cobourg, le 24 mars 1911, la pétition ci-jointe, qui est adressée au maire et aux conseillers municipaux de la ville de Cobourg, fut remise à la Commission par le président de la Chambre de Commerce, avec la déclaration que le conseil municipal refusait de traiter la question et que les pétitionnaires désiraient que la Commission ordonnât la compagnie de chemin de fer de construire un passage souterrain pour que la rue William ait issue sous la ligne à ce point de traversée.

Il paraît que le conseil municipal de Cobourg et la compagnie de chemin de fer s'étaient entendus sur un passage à niveau de la rue William. Sur le rapport d'un ingénieur de la Commission, approuvant les plans et le consentement du conseil municipal, l'ordonnance n° 11324, datée du 30 juillet 1910, qui approuvait le passage à niveau, fut rendue.

Après l'audience de Cobourg, la Commission se rendit sur les lieux. Les abords de la voie publique conduisant à la ligne ferrée de la ville de Cobourg, sont passablement plans avec une une bonne vue dans la direction de l'est, et passable vers l'ouest; cette dernière pourra s'améliorer par la démolition d'un vieux moulin qui, nous a-t-on dit, devait disparaître. En approchant de la voie ferrée, sur la route venant du nord, il y a une montée; du côte de l'ouest, il y a un trottoir, et du côte de l'est un grand fossé. Actuellement ces abords ne sont pas sûrs, mais je crois qu'on pourrait les rendre tels en plaçant un garde-fou du côté ouest du trottoir, en comblant le fossé sur une distance d'au moins 100 pieds au delà de la voie ferrée, en faisant disparaître une élévation, des arbres et partie d'une clôture qui interceptent la voie des trains de l'ouest lorsqu'ils approchent de la voie publique. Si l'on fait ces travaux et que l'on élargisse la route jusqu'à au moins 30 pieds, je crois que le passage de la voie ferrée sera passablement sûr, et, ayant en vue le consentement de la municipalité, je suis d'avis que le passage souterrain. objet de la pétition, ne soit pas ordonné.

M. Mills, commissaire, appuie le jugement.

The People's Telephone Company v. The Bell Telephone Company of Canada.

La *Bell Telephone Company* demande à faire approuver un contrat passé avec la *Canadian Telephone Company.*

Jugement, M. Mabee, commissaire en chef, prononcé à l'audience, le 25 janvier 1911.

L'affaire se présente par la requête de la *Bell Telephone Company* pour l'approbation de ce contrat qu'elle a passé avec la *Canadian Telephone Company.* La *People's Telephone Compny* fait objection à ce contrat.

Beaucoup de ces contrats ont été déposés à la Commission et celle-ci les a approuvés temporairement de temps à autre. Les membres de la Commission ont discuté différentes fois cette clause particulière en question, et ils ont décidé qu'il valait mieux en remettre la considération finale jusqu'à ce que se présente le cas où une municipalité, une compagnie ou un individu y fasse objection, et c'est pourquoi les vues de la Commission sur la politique contenue dans cette clause 11 de ce contrat particulier n'ont pas été annoncées plus tôt.

Ce contrat particulier du 30 novembre 1910, pourvoit à un système élaboré de faire les affaires entre ces deux compagnies. Il doit être approuvé de la Commission. Pourquoi? Pourquoi le Parlement a-t-il dit que tous contrats, conventions et arrangements entre une compagnie téléphonique et toute autre compagnie ou province, municipalité ou corporation doivent être soumis à l'approbation de la Commission et doivent lui être présentés pour qu'elle les approuve avant qu'ils soient mis en vigueur? Pourquoi le Parlement a-t-il exigé que ces conventions soient approuvées et confirmées avant qu'on ait la permission de les exécuter? Il a dû y avoir quelque bonne raison pour cela. On n'avait évidemment pas l'intention de permettre à une compagnie téléphonique de faire librement toutes sortes de conventions ou d'arrangements avec une autre compagnie de son choix. On a cru bon de créer quelque pouvoir pour intervenir et vérifier si ces contrats n'étaient pas au détriment du public et peut être d'autres compagnies.

Maistenant, la *People's Telephone Company* est en relation, depuis quelques années, avec la compagnie canadienne et fonctionne aujourd'hui à Sherbrooke; elle dit: "Il est vrai que nous n'avons point à présent de contrat en vigueur avec la compagnie canadienne. il est également vrai qu'au moment actuel cette compagnie refuse de passer un contrat avec nous, mais nous faisons objection à l'approbation par la Commission de tout contrat qui l'empêchera absolument, dans l'avenir, de passer un contrat avec nous, à moins que la *Bell Telephone Company* n'y consente. Il a pu se faire que, dans l'exécution de ce contrat et dans le transport de l'une à l'autre de certaines parties de ces systèmes, et dans l'abandon de certaines lignes et de certains clients, dans l'intérêt de la *Canadian Telephone Company,* et de la *Bell Telephone Company,* il y eût cette clause d'un caractère exclusif et se rapportant au contrat; mais, est-elle dans l'intérêt de la population de Sherbrooke? Est-elle dans celui des populations des localités adjacentes en dehors de la zone actuelle dans laquelle fonctionne la *Canadian Telephone Company*? Pourquoi, dans l'avenir, une nouvelle compagnie qui se formerait se raccorderait ou qui désirerait se raccorder dans un territoire en dehors de celui ou fonctionne la *Canadian Telephone Company,* ne pourrait-elle pas avoir le droit de se raccorder ou l'opportunité de passer un contrat pour se raccorder avec la *Canadian Company* si celle-ci le voulait bien? Pourquoi devrait elle donner à la *Bell Telephone Company* le droit absolu et illégitime de dire:vous ne devez pas passer de contrat à l'avxenir, dans n'importe quel temps, avec un autre système, à moins que nous n'y donnions notre consentement? Voici la *Canadian Telephone Company* d'une utilité publique, desservant un territoire très considérable, qui demande à être liée serrée à la *Bell Telephone Company* pour qu'elle ne puisse pas exercer son propre jugement sur les contrats qu'elle doit ou ne doit pas passer pour se raccorder avec d'autres lignes. Cela ne nous paraît pas être dans l'intérêt du public. Il ne nous semble pas que le bien publis justifierait un monopole créé par un contrat de cette sorte.

Et puis encore, la *People's Telephone Company*, étant d'utilité publique, fonctionnant à Sherbrooke, ne devrait pas être mise en position, quoi qu'il arrive, par un acte affirmatif de ce tribunal-ci, d'être empêchée, dans un avenir quelconque, de se rétablir dans la faveur des clients de la *Canadian Telephone Company* si elle peut réussir à faire un tel arrangement.

L'administration actuelle de la *Canadian Telephone Company* dit qu'elle ne fera pas de contrat avec celle de la *People's Telephone Company*. Il est possible que certains successeurs dans l'administration de la *Canadian Telephone Company* soient tout disposés et veuillent passer un contrat avec la *People's Telephone Company*, mais ils trouveront dans la convention cette clause qui les empêchera de passer ce contrat, quel qu'en soit leur désir.

Il semble, à tous points de vue, que cette clause n'en soit pas une qui devrait entrer dans ces contrats. C'est l'opinion unanime des membres de la Commission. J'ai l'autorisation d'annoncer que le cinquième membre de la Commission, Dr. Mills, qui ne siège pas aujourd'hui, a la ferme opinion qu'aucune de ces clauses n'aurait jamais dû entrer dans ces contrats.

Si les parties le désirent, ce contrat peut être confirmé si l'on supprime la partie nuisible de la clause 11. Ou encore, si elles désirent, elles peuvent passer un nouveau contrat dans lequel elles éviteront d'employer ces quelques mots, et ne consentiront pas au raccordement de ce système avec un autre.

Plus tard la *Bell Telephone Company* soumet, à notre approbation, un contrat modifié.

Jugement, M. Mills, commissaire, le 6 mars 1911.

Il me paraît que les clauses 12, 13 et 14 du contrat modifié que l'on vient de soumettre à notre approbation, sont contraires à l'esprit et l'intention du jugement de cette cause, tel qu'il fut rendu par le commissaire en chef le 25 janvier 1911.

Si ces clauses étaient approuvées dans leur rapport avec la clause 5, la nature exclusive du contrat ressemblerait beaucoup, je crois, à ce qu'elle était dans le premier mémorandum de la convention. Mon opinion est que la clause 11 du premier contrat devrait être omise tout simplement; la compagnie a le droit de supprimer aussi la clause 5 si elle le juge convenable.

La clause 34, la dernière du contrat, peut être aisément modifiée de façon à fournir un remède équivalant, en vigueur dans un temps raisonnable, au cas où une compagnie ferait ce que l'autre désapprouve sérieusement.

M. Mabee, chef commissaire et M. Scott, chef commisssaire adjoint sont d'accord.

La Canadian Condensing Company, Limited, v. la Canadian Pacific Railway Company.

Jugement, M. Mabee, chef commissaire, le 7 janvier 1911.

La demanderesse allègue que le 14 octobre 1910, à Chesterfield, elle chargea un wagon de lait évaporé à destination de Vancouver.

Voici un extrait de sa lettre:—

"Etant sous l'impression que le poids minimum de la charge d'un wagon était de 30,000 livres, nous chargeâmes le wagon de 30,350, nous présentâmes nos lettres de voiture marquées "payé)) (*repaid*) à l'agent du C.P.C. qui calcula le fret, et nous lui payâmes $288.3. Nous n'entendîmes rien de plus jusqu'au millieu de novembre environ, alors que nous reçûmes des consignataires, MM. Little frères, une note de débit pour la somme de $91.67 de fret qu'ils avaient payé supplémentairement sur le wagon qu'ils avaient reçu le 27 octobre. Après avoir fait une enquête nous constatâmes que le minimum de la charge avait été porté à 40,000 livres, et nous fîmes notre réclamation au C.P.C. pour le remboursement de cette somme, alléguant qu'il était de leur devoir d'y faire droit, attendu que l'erreur venait clairement d'un de leurs employés et non de nous."

La demanderesse croit, sans doute, qu'elle a éprouvé une perte de $91.67, alléguant que le wagon fut expédié à prix fixe et qu'en fixant ce prix, le fret était calculé sur une base de 30,000 livres au minimum, et enfin, que l'erreur, qui que ce soit qui la fit, lui a causé une perte s'élevant à la somme de $91.67. En effet, le tarif par wagon de Chesterfield à Vancouver pour la crème évaporée est de $1.75 les 100 livres, classification au minimum de 24,000 livres. Cela aurait donné un prix de transport sur l'expédition en question de $420. Néanmoins, il y a un tarif spécial pour les denrées, lequel indique un droit de 95 cents les 100 livres sur un chargement minimum de 40,000 livres. Ce taux appliqué aux denrées, basé sur un minimum de 40,000 livres, est en vigueur depuis décembre 1909, de sorte que la demanderesse se trompe en disant que le poids minimum d'un chargement a été porté à 40,000 livres. Au contraire, il était en force depuis neuf mois au moins avant que l'expédition fut faite.

A vrai dire, l'agent du chemin de fer à Chesterfield eut tort d'accepter le payement des frais de transport à raison de 95 cents par 100 livres sur le poids réel du chargement. Néanmoins, si le chargement avait été fait d'après ce taux, c'eût été une infraction au tarif publié, infraction devenant illégale. De la même manière, si la compagnie de chemin de fer était forcée de rembourser les $91.67 à la demanderesse, le même résultat s'ensuivrait.

Ce cas est un exemple de la difficulté individuelle qui survient par suite de la loi, qui ne permet pas qu'on sorte des limites d'un tarif rendu public.

Enfin, pour revenir à la racine de la question, la demanderesse commet une erreur initiale en faisant prévaloir "l'impression que le poids minimum de la charge d'un wagon était de 30,000".

Si elle n'avait pas agi sous une simple impression et qu'elle eût consulté le tarif que la loi oblige à tenir affiché à la station de Chesterfield, elle serait aussitôt assurée de la vérité et l'erreur n'aurait pas été faite.

Permettre le remboursement de ces $91.67 pourrait causer une distinction injuste en faveur de la demanderesse, car il peut y avoir d'autres expéditions qui aient été faites à partir de certains points de l'Ontario et basées sur les tarifs légaux publiés.

On ne peut faire aucune réparation à la demanderesse.

M. Scott, sous-commissaire en chef, et M. McLean, commissaire, appuient le jugement.

DEMANDE D'APPROBATION DU SUPPLEMENT N° 1 A LA CLASSIFICATION CANADIENNE N° 15.

La *Canadian Freight Association* demande, en vertu de l'article 321 de la loi des chemins de fer, une ordonnance approuvant le surplément n° 1 proposé de la C. R. C. n° 15.

La requête, en ce qu'elle touche aux estimations du tabac, est refusée.

Jugement, M. McLean, commissaire, le 21 mars 1911.

A l'audience d'Ottawa, le 21 février, on toucha au sujet des estimations proposées sur le tabac. On en parla aussi aux différentes audiences de Toronto. On peut s'assurer des changements proposés par le tableau comparatif suivant:—

TABAC.

	Ancienne estimation L.C.L. C.L.	Nouvelle estimation L.C.L. C.L.	Effet.
Coupé—			
En seaux, libres ou liés ensemble	D—1, 4	D—1, 4	Sans changem.
" deux ou plus liés ensemble avec du métal ou du bois	1, 4	1, 4	"
		En paquets—	
En boîtes ou en tonneaux	1, 5	Mis en boîte. 2, 4	Augmentation
" remballé en caisses	2, 5	2, 4	"
Tablettes—			
En boîtes (caddies), libres ou liées ensemble	D—1, 4	En boîtes ou en tonn. D—1, 4	Sans changem.
" deux ou trois liées ensemble avec du métal ou du bois, ou liées fortement avec une corde d'au moins ¼ de pouce de diamètre.	1	Deux ou plus formant un colis ou liés fortement ensemble, 2, 4	Diminution en L.C.L.
" quatre ou plus, liées ensemble avec du métal ou du bois, ou encore liées fortement avec une corde d'au moins ¼ de pouce de diamètre, ou enfin cousues serrées ensemble dans de la toile.	3, 5	" "	Augmentation
En boîtes ou en tonneaux	3, 5	" "	"
En boîtes, quantité ensemble	3, 5	" "	"
Tabac, en peaux	2, 4	Pas d'estimat.	Biffé.

Les changements survenus dans la description comme dans l'estimation sont dus à une manière moderne de classification. Le tabac en peaux n'est plus un article expédié d'après la classification, ni le tabac expédié en tonneaux.

On voit que dans le cas des boîtes appelées *caddies* "deux ou trois liées ensemble, etc.", il y a une réduction de l'estimation de n'importe quelle quantité de 1ère à 2ème et 4ème. Il y a aussi une réduction dans l'évaluation L.C.L. du tabac coupé en boîtes et en tonneaux de 1ère à 2ème. Néanmoins, il paraît que les lois de l'accise n'ont pas permis que l'on mît les tabacs coupés en boîtes ou en tonneaux. Il faut qu'ils soient mis en paquets timbrés d'une livre au plus chacun; ainsi en réalité la réduction n'existe pas.

La chose importante, ainsi que le montre le tableau comparatif ci-dessus, c'est l'augmentation dans l'estimation par wagon de 5ème à 4ème.

Les expéditeurs rendirent des témoignages très intéressants sur la nature compacte des envois, les sommes infinitésimales comprises dans les réclamations pour dommages, le grand pourcentage de tare, et les affaires profitables que les chemins de fer sont supposés faire relativement à la manipulation du tabac; on a allégué que les chemins de fer transportent, tant pour les arrivages que pour les expéditions et pour la distribution du produit manufacturé, cinquante millions de livres de tabac, en considérant qu la même livre de tabac peut être transporté plusieurs fois. Toutefois, il n'est pas nécessaire d'entrer dans les détails.

Les chemins de fer ont demandé à augmenter leur estimation; pour les item où il y a une diminution, celle-ci n'est pas importante en volume. La peine de justifier l'augmentation revient aux chemins de fer. Pour justifier le motif des augmentations, M. Pullen fit des estimations basées sur une valeur moyenne de $1 par livre. Il fut démontré d'après les témoignages que 50 cents par livre serait une moyenne caractéristique. La moyenne se tient basse en raison de l'usage bien prononcé, depuis ces dernières années, du tabac canadien, qui représente, a-t-on dit, au moins 50 pour 100 de la consommation. Pour expliquer la valeur de cette denrée manufacturée avec des feuilles de tabac canadien, dans les témoignages on se référa à un tabac

à fumer qui se vendait vingt-cinq cents la livre, le manufacturier le vendait 17:54 cents; le trafiquant le vendait vingt-cents au détailleur, puis au tabac en tablettes, dont le prix était de quarante-cinq cents la livre et qui passait au trafiquant au prix d'environ quarante cents la livre. Le tabac, "Casino", le tabac le plus cher de la "B. Houde Co.", de Québec, a une valeur de dix-huit à vingt cents la livre.

La distribution de ce produit manufacturé est en grande partie entre les mains des épiciers. M. Bourke, de la *Dominion Tobacco Company,* témoigna que la vérification exacte de ses chiffres d'affaires, lui avait montré que 84 pour 100 de sa production de tabac en tablette se vendaient par l'intermédiaire des épiciers, et que 60 pour 100 du tabac coupé était également vendus de la même manière.

A l'audience de Toronto, M. Beckett, qui représentait la *Ontario Wholesale Grocers Guild* dit que le tabac vendu par les épiciers en gros, égalait une somme de 80 à 85 pour 100 de la production. Il témoigna aussi que le commerce du tabac formait environ 10 pour 100 des affaires totales des épiciers.

Il est évident que selon ce système bien établi de distribution, une augmentation dans l'estimation par wagon de 5ème classe à celle de 4ème classe, causerait une dislocation sérieuse du commerce. L'estimation de 5ème classe est importante, parce que le chargement d'un wagon peut se faire de diverses denrées appartenant à l'épicerie; parfois on met jusqu'à trois ou quatre mille livres de tabac dans un tel chargement.

Tandis qu'il est tout à fait naturel que les compagnies de chemins de fer modernisent ainsi la terminologie de la classification pour le faire harmoniser avec les conditions commerciales, de tels changements ne devraient pas voiler les augmentations. Les augmentations, si on en fait, devraient être faites par pure nécessité seulement. Les chemins de fer n'ont pas donné d'informations exactes sur les valeurs, en justification de leur augmentation proposée des estimations. Ils ne se sont pas appliqués, non plus, à démontrer que d'autres causes affectant la classification justifiassent l'augmentation. Les dépositions reçues en faveur des manufacturiers et des expéditeurs de tabacs, a démontré que, considérant les risques, le poids et l'espace, le mouvement en faveur d'une estimation plus élevée ne serait pas justifié. En vertu de la dislocation dans la méthode bien établie de distribution que causerait l'augmentation proposée des estimations, il faudrait que les chemins de fer préparassent une forte cause affirmative. Il ne l'ont pas préparée, et leur requête, en ce qu'elle touche à l'augmentation des estimations, devrait être rejetée. J'ajouterai que, selon moi, l'augmentation proposée dans l'estimation L.C.L. du tabac en tablette de 3ème à 4ème, n'a pas été justifiée.

M. Mabee, commissaire en chef, M. Scott, sous-commissaire en chef, et M. Mills, commissaire, appuient le jugement.

RE EMPLACEMENT DE LA STATION DE KIPP SUR L'EMBRANCHEMENT "CROW'S NEST", CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Jugement, M. Mabee, commissaire en chef, le 8 décembre 1910.

La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien demande "une ordonnance autorisant le choix de l'emplacement de la future nouvelle station à Kipp, sur l'embranchement *Crow's-Nest* du C.P.C., dans le quart nord-est de la section 30, township 9, rang 22, à à l'ouest du 4ème méridien, province d'Alberta".

Si l'on accordait cette requête, ce serait, en fait, désapprouver la position autrefois prise par la Commission relativement à la demande faite par M. Grant Hannan. La Commission sent encore que selon les circonstances révélées dans cette affaire, celle-ci avait été proprement réglée. L'emplacement d'une station au point proposé par la compagnie causera beaucoup d'embarras dans la manœuvre des trains; mais la compagnie préférerait, en effet, d'après sa requête, s'en contenter que de céder à la demande de M. Hannan.

Si on a proprement réglé la première affaire, il s'ensuit que le nouvel emplacement proposé ne peut pas être approuvé. Il ne faut pas réciter les faits. Ils n'ont d'importance que pour les parties intéressées. La Commission ne peut pas confirmer les démarches faites par la compagnie pour se tirer de sa première erreur, et la requête doit être refusée.

PASSAGE SOUTERRAIN DU CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN A LA RUE DIVISION, COBOURG.

Les faits sont établis au complet dans le jugement du sous-commissaire en chef.

Jugement, M. Scott, sous-commissaire en chef, le 30 mars 1911.

A l'audience de Cobourg, le 24 mars 1911, la Commission entendit les plaintes de nombre de personnes contre les plans de ce passage souterrain, ainsi que la réponse de la compagnie de chemin de fer,

La plainte principale est que la voie publique ne doit pas avoir une largeur de 35 pieds, comme ce sera le cas pour le passage souterrain du Grand-Tronc, quelques centaines de pieds au sud, mais que la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern a, selon son plan, deux piliers de chaque côté, à 5 pieds des culées de béton. Ce genre de construction est, à vrai dire, beaucoup meilleur marché que celui qu'a adopté la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc. Il est parfaitement clair que la politique étudiée de la Compagnie du chemin de fer Canadian--Northern dans la construction de sa ligne de Toronto à Ottawa, est de conduire les travaux aussi économiquement que possible, même si cela est au préjudice des intérêts et des droits du public qui se sert des voies publiques traversées par chemin de fer.

A l'origine, la Commission et la ville de Cobourg désiraient que la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, en construisant sa ligne, la fit joindre à celle du Grand-Tronc et traverser parallèlement avec celle-ci la rue Division, de sorte qu'un seul passage souterrain eût été fait à cette rue. Néanmoins, le chemin de fer Canadian-Northern demanda la permission de construire un passage à niveau à ses propres frais, à quelques centaines de pieds plus loin au nord, afin de s'éloigner de la propriété du chemin de fer Grand-Tronsc. Malgré les inconvénients que causent deux passages souterrains, à ceux qui passent dans la rue Division, la ville de Cobourg consentit à ce que la demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern fut accordée, ce que fit la Commission par l'ordonnance n° 11708 en date du 18 septembre 1910. Les plans en détail du passage à niveau devaient être soumis dans les trente jours.

Le 30 janvier 1911, un ingénieur de la Commission approuva un plan général de l'emplacement, montrant le passage souterrain et le 17 mars 1911 il en approuva le plan détaillé. Ces plans indiquent les piliers déjà mentionnés, à cinq pieds en dehors de chaque côté des culées. Je ne peux pas trouver parmi nos dossiers que l'un ou l'autre de ces plans fût soumis à la municipalité avant d'être approuvé, ou qu'il lui fût envoyé après approbation. Pourtant, à une réunion du conseil municipal de la ville de Cobourg, tenue le 6 mars 1911, ce conseil adopta une résolution pour s'opposer aux plans et demander à la Commission d'entendre ses objections à l'audience du 24 mars.

La ville de Cobourg, en entendant parler des dispositions qu'elle considérait sujettes à objection dans les plans, notifia la compagnie de chemin de fer de ne pas continuer les travaux. Rien n'a été fait sur le terrain excepté la construction des culées de béton. La compagnie de chemin de fer nous annonça que l'ordre de construire le pont, avait été donné.

Dans ces circonstances, je suis d'avis que l'approbation du plan détaillé soit annulée, et qu'on ordonne à la compagnie de soumettre un nouveau plan montrant la suppression des deux piliers, et un trottoir du côté ouest seulement, de sorte que l'ouverture du passage aura nettement 35 pieds, comme le passage souterrain du Grand-Tronc, avec un trottoir de cinq pieds et une chaussée de trente pieds.

On fit également objection à une élévation de la rue entre les passages des deux compagnies de chemins de fer. La rampe vers le nord, à la sortie du passage du chemin de fer Canadian-Northern, est de 5 pour 100, et vers le sud, sortant du passage du chemin de fer Grand-Tronc, de 2 pour 100. Ceci, on le sent bien, n'aura pas bonne mine; mais, la bosse serait-elle même supprimée et la même rampe fût elle ménagée d'un passage à l'autre, que les cultivateurs, avec de grosses charges, venant à Cobourg, auraient à franchir une montée de 5 pour 100 au sud du passage souterrain du Grand-Tronc. Je suis donc d'avis que la rampe portée sur les présents plans n'a pas besoin d'être modifiée.

M. Mills, commissaire, partagea cette opinion.

La ville de Victoria vs La "Esquimalt and Nanaimo Railway Company".

La ville de Victoria a fait la demande d'une ordonnance (a) enjoignant à la *Esquimalt and Nanaimo Railway Company* d'élargir le passage sous le pont de chemin de fer traversant le port de Victoria, en faisant disparaître la pile centrale; (b) de construire un pont levis ou pont à bascule pourvu d'un outillage moderne; (c) de ne pas obstruer la navigation libre les eaux du port de Victoria au-dessus duquel passe le pont; et (d) que la compagnie de chemin de fer soumette à la Commission des règles et règlements pour l'exploitation de son chemin de fer sur le dit pont, pour que la Commission les recommande à l'approbation du Gouverneur général en Conseil.

Jugement de M. le commissaire Mills, 24 novembre 1910.

Durant l'instruction de cette cause dans la ville de Victoria, C.-B., le 1er septembre 1910, l'avocat pour la ville déclara que, en vertu d'une entente conclue à une séance ultérieure, la ville était consentante à laisser pendante pour le présent la question de la construction d'un nouveau pont, avec passages convenables pour la circulation des piétons, mais qu'elle s'opposait énergiquement à la manière dont on faisait usage du pont-levis actuel de la *Esquimalt and Nanaimo Railway Co.*, possédé et exploité par la Compagnie du Pacifique-Canadien au-dessus du bras nord du port de Victoria, et pria instamment la Commission d'édicter des règles ou règlements pour faire faire l'exploitation du dit pont de manière à ne pas nuire à la libre navigation dans les eaux du port de Victoria.

On discuta très longtemps les points soulevés; et, après sérieuse étude des réclamations de la ville de Victoria; les arguments et allégués de l'avocat représentant la dite ville; la réponse de l'avocat de la Compagnie du Pacifique-Canadien; la déposition du fonctionnaire qui manœuvre le pont-levis en question; les droits des voyageurs de la Compagnie du chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo; les inconvénients provenant de ce que les trains de ladite compagnie ne circulaient pas aux heures mentionnées sur les horaires; les droits et les intérêts des expéditeurs occupant la portion du port au nord du dit pont, particulièrement ceux dont les vaisseaux ne peuvent entrer ou sortir qu'à marée haute; et les droits et intérêts en général de tous les intéressés, je recommanderais que, jusqu'à plus ample informé, les règlements suivants concernant l'exploitation du dit pont soit édictés pour la gouverne de la Compagnie du Pacifique-Canadien:

Règlements relatifs au pont-levis au-dessus du port de Victoria, C.-B.

Jusqu'à plus ample informé, les règlements de la Commission des chemins de fer du Canada concernant l'exploitation du pont-levis ou pont tournant de la Compagnie Esquimalt et Nanaïmo (possédé et exploité par la Compagnie du Pacifique-Canadien) au-dessus du bras nord du port de la ville de Victoria, C.-B., sont et seront les suivantes:

1. La Compagnie du Pacifique-Canadien devra donner instruction et recommander à tous les mécaniciens de locomotives, conducteurs et autres personnes en charge des trains de la Compagnie Esquimalt et Nanaïmo, de prendre les plus grandes précautions au sujet de la circulation des trains sur le pont de chemin de fer au-dessus du bras nord du port de la ville de Victoria, C.-B., et de se conformer toujours et strictement à l'article 273 de la loi des chemins de fer, qui est la suivante:

" Quand tout chemin de fer passe au-dessus de quelque étendue d'eau navigable, "ou canal, au moyen d'un pont-levis ou pont tournant, qui est censé être ouvert pour " les besoins de la navigation, tout train doit, avant de passer ou traverser ce pont, " être arrêté complètement, et ne doit pas repartir avant que le signal lui en aît été "donné."

2. Si un vaisseau ou bateau fait un signal pour faire ouvrir un pont-levis ou pont tournant la Compagnie Esquimalt et Nanaïmo par-dessus le bras nord du port de la ville de Victoria, C.-B., le préposé au pont ou homme de service sur le pont, doit mettre tout de suite les sémaphores au signal " Danger ", pour la protection des trains qui approchent, et doit immédiatement ouvrir le dit pont-levis avec toute la diligence possible, à condition toutefois que:

(a) Si un signal était donné pour l'ouverture du dit pont-levis dans un intervalle de dix (10) minutes du temps marqué sur l'horaire de l'arrivée de tout train de voyageurs de la dite compagnie de chemin de fer à sa station de voyageurs de la ville de Victoria, ou du départ de quelqu'un de ces trains de ladite station, ledit pont ne devra pas être ouvert avant qu'une période de dix (10) minutes se soit écoulée après que le signal a été donné par le vaisseau ou bateau;

(b) Si, à la fin de ces dites dix (10) minutes, aucun train du nord n'est arrivé au sémaphore de l'extrémité ouest, et que l'extrémité est du pont-levis est libre, le dit préposé au pont doit immédiatement mettre le sémaphore de l'extrémité ouest au signal "Danger", pour la protection des trains qui approchent, et doit immédiatement après ouvrir le pont-levis aussi vivement que possible pour le passage du bateau ou vaisseau en question.

3. Dans aucun cas un vaisseau ou bateau ne doit donner un signal pour l'ouverture du dit pont-levis avant dix minutes du moment où il sera prêt à passer vivement.

Stewart vs chemin de fer Jonction de Napierreville.

Jugement, commissaire en chef Mabee, 9 novembre 1910.

Le 22 juillet 1909, la Commission reçut de M. W. A. Stewart, de Napierville, une plainte alléguant et exposant certains griefs contre le chemin de fer Jonction de Napierville au sujet du service donné aux voyageurs sur cette partie du réseau. Cela a été signifié à la Compagnie du Québec, Montréal et Rive-Sud, et, le 5 août, une longue communication fut reçue du gérant général de cette compagnie, en réponse aux prétendus griefs. Cette réponse contestait la compétence de la Commission et alléguait que, comme le chemin de fer Jonction de Napierville a été construit en vertu d'une charte de la province de Québec, la Commission n'avait aucun contrôle sur ce réseau. La question semblait alors avoir été référée au secrétaire légiste, et le 22 septembre 1909 celui-ci fit rapport que la compagnie du chemin de fer Jonction de Napierville avait été constituée par un arrêté de la législature de Québec; que cette entreprise n'avait jamais été déclarée par le Parlement comme devant servir les intérêts en général du Canada, et que la compagnie, par conséquent, n'était pas sujette à la juridiction de la Commission. Cela fut communiqué au demandeur, et apparemment les choses en restèrent là.

Le 5 octobre 1909, la Commission reçut une longue communication sous forme de résolution passée par le conseil municipal de la paroisse de Saint-Cyprien, alléguant plusieurs sujets de plaintes contre l'exploitation du chemin de fer Jonction de Na-

pierreville. Cette plainte, apparemment, n'a pas été signifiée à la compagnie, parce qu'on a semblé croire que la Commission ne pourrait pas mettre à l'étude ces griefs.

Le Dr Mills reçoit maintenant une lettre datée du 25 novembre 1910, de M. Marceau, de Napierville, demandant pourquoi cette ligne ne tombe pas sous la juridiction de cette Commission. Cette lettre m'a été envoyée par le Dr Mills, afin que je puisse lui fournir les informations nécessaires pour y répondre.

Je ne savais pas que les plaintes envoyées par M. Stewart avaient été abandonnées parce qu'on croyait que la Commission n'avait pas autorité. C'est là entièrement, en tant que je comprends les faits, une conclusion erronée. Le chemin de fer Jonction de Napierville va de Rouse's-Point à Saint-Constant. Cette compagnie pas de roulant, elle n'offre aucun avantage au public, et n'exploite aucun train. Ce réseau est possédé, en fait, par la Compagnie du Deleware et Hudson. Il est exploité par la Compagnie du Québec, Montréal et Southern avec le matériel de la Compagnie du Delewart et Hudson. Ces deux dernières compagnies sont sujettes à l'autorité de la Commission. Ces griefs, en fait, ne sont pas formulés contre le chemin de fer Jonction de Napierville, et c'est probablement ce qui a induit en erreur le secrétaire légiste. Les griefs sont tous formulés à cause du mauvais service donné aux voyageurs et au public en général dans ce district par la Compagnie du Québec, Montréal et Southern, qui exploite ce réseau. Cette dernière compagnie étant sujette à l'autorité de la Commission, l'exploitation de ses trains et son service de circulation donné au public sur le réseau du chemin de fer Jonction de Napierville tombent sous l'autorité de la Commission, et il est indifférent que le nom de la corporation soit continué, les griefs peuvent tous être étudiés contre la compagnie qui exploite le réseau en question.

Qu'une ordonnance soit rendue ajoutant la Compagnie du Québec, Montréal et Southern comme partie, qu'on expédie copie de cette ordonnance et de ce mémorandum à M. Stewart, à la municipalité de Saint-Cyprien, et à la Compagnie du Québec, Montréal et Southern. Qu'on expédie aussi à la dernière compagnie copie des griefs formulés au nom de la municipalité de Saint-Cyprien, et qu'on lui demande si elle a d'autre réponse à faire.

Re wagons découverts.

Etant donné le grand nombre des accidents causés par les défauts des wagons découverts des compagnies de chemins de fer, employés pour l'expédition de matériaux longs et de la pierre, n'offrant pas de garantie suffisante pour l'exploitation de ces transports, la Commission, le rapport et les recommandations de ses inspecteurs, par ordonnance n° 7599, datée le 24 juillet 1909, enjoignant à toutes les Compagnies de chemin de fer, sous l'autorité législative du Parlement du Canada, exploitant un chemin de fer à la vapeur, de se conformer exactement aux règles et règlements de temps à autre approuvés par l'Association des Maîtres Constructeurs de Wagons régissant le chargement de bois, des billes et de la pierre dans les wagons découverts, et les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer devront voir à ce que tous les wagons découverts soient chargés et leurs chargements protégés comme il est prescrit par les termes de cettte ordonnance.

L'Association des Manufacturiers Canadiens a demandé, en vertu de l'article 284 de la loi des chemins de fer, qu'une ordonnance soit rendue enjoignant à toutes les Compagnies de chemin de fer sujettes à la juridiction de la Commission de rembourser aux expéditeurs tous les frais encourus à cause de l'obligation où ils se trouvent de pourvoir les wagons découverts de pieux et de liens, afin de se conformer aux règlements cités dans l'ordonnance de la Commission n° 7599, datée le 24 juillet 1910.

Jugement de M. le commissaire Mills, 19 février 1910.

Cette demande est faite au nom d'expéditeurs de bois et autres produits de la forêt, de pierre, tuyaux et tubes de fer, fer et acier de construction, tuyaux vitrifiés, wagons, machines, chaudières, dynamos, pompes, machines agricoles et autres objets.

L'article de la loi des chemins de fer en vertu duquel la demande est faite, ou la partie du dit article qui s'applique au cas, se lit ainsi:

Article 284. La compagnie doit, en vertu de ses pouvoirs,—

(a) Fournir tout le matériel nécessaire pour la réception et le chargement de tout le trafic offert pour le transport sur le chemin de fer; et

(d) Fournir et faire usage de tous les moyens et de tout le matériel nécessaire pour recevoir, charger, transporter, décharger et livrer ce trafic

Très peu de compagnies, s'il y en a, prétendront qu'elles ne sont pas capables de fournir tout l'outillage qui est nécessaire pour l'usage de n'importe quelle catégorie de leurs wagons pour le transport; et la section semble établir clairement l'obligation légale dans laquelle se trouvent les compagnies de chemins de fer, sous l'autorité du Parlement du Canada, d'attacher à tous leurs wagons "tout l'outillage nécessaire", pour charger et transporter "tout le trafic offert pour le transport" sur leurs réseaux respectifs; et je crois qu'il ne peut y avoir aucun doute quant à ceci que des pieux, crampons, liens et autre outillage léger de même nature soient nécessaires pour le chargement et le sauf transport sur les wagons découverts.

Ces prescriptions de l'article sont claires et très larges; elles sont, je crois, aussi impératives qu'un ordre peut l'être; il n'y a aucun doute quant à leur sens et à l'intention du Parlement pour ce qui est de l'obligation dans laquelle elles placent les compagnies de chemins de fer.

Si, dans l'opinion de la Commission, les compagnies ne fournisent pas l'aide nécessaire et l'outillage requis, "la Commission peut ordonner à la compagnie de fournir cet outillage", et elle "peut défendre ou limiter l'usage de toute locomotive, wagons, roulant, appareils, machines ou artifices, ou toute classe ou sorte de matériel, qui ne seraient pas outillés comme il est prescrit par cette loi, ou par toute ordonnance de la Commission rendue en vertu des dispositions de cette loi."

Voir le paragraphe 3, qui se lit comme suit:

" Si, dans quelque cas, cet outillage n'est pas, de l'avis de la commission, fourni par la compagnie, la Commission peut ordonner à la compagnie de le fournir dans un laps de temps que la Commission jugera suffisante, en ayant en vue tous les intérêts en cause; ou peut défendre ou limiter l'usage, soit généralement, soit sur un chemin de fer ou partie de chemin de fer en particulier, de n'importe quels locomotives, wagons, matériel roulant, appareils, machines ou autres outillage de n'importe quelle sorte ou classe, non outillés comme il est prescrit par cette loi, ou par toute ordonnance de la Commission rendue en vertu des dispositions de cette loi."

De plus, aux termes d'un amendement à la loi des chemins de fer (7-8 Ed. VII, chap. 61, art. 10), la Commission est autorisée à "faire des règlements......imposant des amendes pour manquement ou retard de la part de toute compagnie à pourvoir à l'outillage et au matériel ou aux moyens indiqués ci-haut", et déterminer par des ordonnances ou règlements "quelles circonstances peuvent exempter toute compagnie de payer telles amendes", c'est-à-dire les amendes imposées par la Commission.

On ne peut, je crois, aucunement contester qu'il s'agit d'une obligation imposée; et je ne trouve aucune prescription qui exempte les compagnies de l'obligation. La Commission est revêtue d'une autorité qui lui permet:

1. D'ordonner à toute compagnie sous sa juridiction de fournir "tout l'outillage nécessaire pour recevoir, charger, transporter, décharger et livrer tel trafic", c'est-à-dire "tout le trafic offert pour le transport sur son réseau de chemin de fer", si tel outillage n'est pas fourni par la dite compagnie.

2. De défendre ou limiter l'usage de matériel roulant qui n'est pas pourvu de tout l'outillage nécessaire.

3. "Passer des règlements imposant des amendes pour manquement ou retard de la part de toute compagnie à pourvoir à l'outillage nécessaire, comme il est dit plus haut", c'est-à-dire aux termes des prescriptions de l'article cité plus haut.

4. Déterminer "quelles circonstances devront exempter toute compagnie de telles amendes",—c'est-à-dire les amendes, s'il y en a, qui sont imposées par la Commission.

Mais, autant que je puis voir, la Commission n'est nulle part revêtue de l'autorité d'exempter une compagnie de l'obligation imposée, comme il est dit plus haut, ni des dommages dont elle pourrait être légalement passible en vertu du paragraphe 7 de l'article cité

Il faut, d'une part, se rappeler que les wagons découverts coûtent 30 pour 100 meilleur marché que les wagons fermés de même capacité; et, d'autre part, il faut admettre qu'il est plus difficile et probablement quelque peu plus coûteux pour fournir, entretenir et remplacer l'outillage nécessaire pour faire les expéditions dans les wagons découverts que ce ne l'est pour faire des expéditions dans des wagons fermés, et qu'il peut souvent être nécessaire pour les compagnies de chemin de fer d'avoir des expéditeurs qui fournirent quelque partie de l'outillage nécessaire pour le chargement convenable des wagons découverts; mais ces faits ne sont pas en contradiction avec les prescriptions de la loi. Effectivement, il est clair que ni le difficultés, ni le coût, ni la méthode de fournir quelque partie de l'outillage "convenable et nécessaire", n'enlèvent ou n'amoindrissent les responsabilités de la compagnie.

Par conséquent, tant que l'article 284, paragraphes (a) et (d) de la loi des chemins de fer, est en vigueur, aucune compagnie de chemin de fer assujettie à la juridiction de la Commission peut, je crois, légalement exiger d'un expéditeur qu'il fournisse à ses propres frais l'outillage qui est "convenable" et "nécessaire" pour le chargement et le sauf transport de ses marchandises dans des wagons découverts ou tous autres genres de wagons fournis par la dite compagnie. La seule exception, dans mon opinion, devrait être dans le cas où un expéditeur qui, de préférence, fait une demande particulière de wagons découverts et s'en sert pour expédier des marchandises telles que certaines sortes et dimensions de bois de sciage, etc., qui peuvent être convenablement chargées et transportées en toute sécurité dans des wagons fermés,—éant entendu qu'au moment de sa demande tels wagons découverts sont disponibles et seront fournis après un avis convenable.

Conséquemment, après étude sérieuse des aspects légaux de la cause, l'argument de l'avocat, la preuve faite durant l'instruction. et la preuve très volumineuse faite il y a quelque temps par la Commission du Commerce entre Etats au cours d'une enquête prolongée sur le même sujet, à Washington, E.-U., (voir les causes 827, 873, volume XIV des rapports de la Commission du Commerce entre Etats),—mon opinion est—

1. Que, au cas d'une expédition de marchandises dans un wagon découvert, la compagnie de chemin de fer doit, aux termes de l'article 284, parag. (a) et (d) de la loi des chemins de fer, payer à l'expéditeur, ou lui allouer sur le compte de transport. le coût des pieux, etc., fournis par lui, n'excédant pas deux dollars ($2) par wagon en considération de ce qu'il a dû fournir (en plus de ce qui aurait été nécessaire dans un wagon fermé) certain outillage—pieux, crampons, liens, etc.,—qui était nécessaire pour le chargement convenable et le transport en toute sécurité de ses marchandises dans le dit wagon découvert; à condition, toutefois, qu'aucun de ces paiements ou réductions ne doit être fait quand un expéditeur a, de préférence, fait une demande spéciale pour un wagon découvert et s'en est servi pour expédier des marchandises qui auraient pu être convenablement chargées et transportées en toute sécurité dans un wagon fermé,—étant entendu que, au moment de sa demande, tel wagon fermé était disponible.

2. Que, en tant que le poids de l'outillage nécessaire pour le chargement convenable et le transport des marchandises en toute sécurité dans des wagons découverts n'est pas compris dans le poids officiel des dits wagons, les compagnies de chemin de fer devraient être avisées de déduire comme poids supplémentaire un poids minimum de cinq cents livres (500 livres) par wagon, du poids porté sur la lettre de voiture des marchandises expédiées par wagon découvert.

Le sous-commissaire en chef Scott partagea cette opinion.

Une ordonnance fut rédigée pour donner effet à ce jugement. Les vues du commissaire en chef, partagées par le sous-commissaire en chef et M. le commissaire McLean, sont que cette ordonnance dépasse les raisons que le jugement pouvait motiver.

Jugement, commissaire en chef Mabee, 14 février 1911.

L'ordonnance dépasse de beaucoup les raisons que le jugement pouvait motiver.

Après avoir soigneusement étudié cette question, je suis forcé d'en venir à la conclusion qu'aucune ordonnance doit être rendue, sauf celle relative à la diminution de cinq cents livres.

On croit que la loi exige des compagnies qu'elles fournissent ces pieux,—l'article 284 étant invoquée. Il est vrai que la loi exige des compagnies qu'elles fournissent tout l'outillage convenable ou nécessaire pour charger, transporter, décharger et livrer les marchandises. Je présume que "l'outillage convenable" veut dire l'outillage raisonnable. Je comprends qu'en pratique les compagnies ne peuvent pas fournir des pieux, parce que "les marchandises transportées dans des wagons découverts sont de formes si variées qu'il ne peut y avoir aucune uniformité quant aux pieux, liens, etc., nécessaires". Maintenant, si ce n'est pas raisonnable d'ordonner aux compagnies de fournir des pieux, et si ce l'est de leur ordonner d'accorder une diminution aux expéditeurs, je ne comprends plus rien. L'ordonnance ne propose pas de les obliger à fournir ces choses comme partie de l'outillage de transport, mais se base sur le fait connu que les compagnies ne peuvent pas les fournir, et puisqu'il en est ainsi elles doivent en payer le coût aux expéditeurs. Si elles sont une partie nécessaire de l'outillage de transport, il se peut qu'elles soient avisées de les fournir; mais, comme je comprends la cause, il n'est pas avancé que ceci put s'appliquer dans la pratique, et alors l'expéditeur demande à être payé pour fournir quelque chose que les compagnies de chemin de fer ne peuvent pas raisonnablement être invitées à fournir. Je ne crois pas que cela est logique.

Jugement, M. le commissaire McLean, 15 février 1911.

Je partage les recommandations du commissaire en chef au sujet de cette affaire.

Il y a des fluctuations dans le prix des pieux et des liens employés dans l'expédition du bois. La demande est pour une réduction minimum de $2.50 par wagon; l'ordonnance recommande une réduction maximum de $2 par wagon. La preuve soumise accuse des fluctuations considérables dans le coût. La Colombie-Britannique soumet des états de $2.33 à $2.80 par wagon, et une lettre en liasse porte le coût à $4 par wagon; Québec soumet un état de $3.26, alors que le Nouveau-Brunswick en soumet un de $6 par wagon. Ce que peut être le coût dans d'autres endroits n'est pas connu. Il semblerait alors que nous n'avons rien devant nous qui pourrait accuser quelle serait une réduction moyenne raisonnable applicable par tout le Canada. Au fait, la preuve porte à la conclusion que c'est impossible d'obtenir une moyenne qui serait raisonnablement applicable par tout le Canada. Cela a été aussi la conclusion de la Commission du Commerce entre Etats relativement à la longue enquête au sujet de diverses associations de marchands de bois.

> "*National Wholesale Lumber Dealers' Association et al vs. Atlantic Coast Line Railway Company et al,* 14 I.C.C. Rep., pp. 157-162 inclusivement."

Il semble qu'une très petite proportion du transport de bois se fait dans des wagons découverts. Au cours de la preuve, on a dit que pas plus de vingt pour cent du bois transporté l'était dans des wagons découverts; mais, comme cela comprend apparemment les billes, le pourcentage du mouvement des wagons découverts chargés de bqis est au-dessous de ce calcul. Un rapport spécial à la Commission, daté du 16 octobre 1908, relativement au mouvement du bois dans les wagons découverts, accusait de très petits pourcentages pour les compagnies d'expéditeurs à Ottawa:—

	Pour cent.
Booth, bois et bardeaux chargés dans des wagons découverts..	2½ à 5
Edwards, bois et bardeaux chargés dans des wagons découverts..	2½
Ottawa Lumber Co., bois et bardeaux chargés dans des wagons découverts..	1
Shepard et Morse, bois et bardeaux chargés dans des wagons découverts..	$\frac{1}{10}$
Rideau Lumber Co., bois et bardeaux chargés dans des wagons découverts..	5

Il semble en même temps que, pour ce qui est des qualités inférieures de bois, les wagons découverts ont un avantage sur les wagons fermés, car les premiers transporteront de trois mille à quatre mille livres de plus. C'est là un avantage pour ce qui concerne la fourniture des wagons. Cela offre des avantages quand il s'agit de remplir des commandes pour les expéditions par chargements de wagons, et il semble encore y avoir un autre avantage dans l'usage des wagons découverts, c'est qu'ils se déchargent plus rapidement.

Au sujet de l'usage des wagons découverts, il faut reconnaître que le wagon découvert peut être affecté à de nombreux usages. Il faut reconnaître que, même dans les cas d'expéditions de bois, les pieux et les liens peuvent varier suivant la quantité transportée. Les règlements M. C. B. reconnaissent que c'est là la distinction qui est faite entre le bois et les longs poteaux pour ce qui est des pieux et des liens. Il s'ensuit donc que la nature des matériaux qui sont transportés sur des wagons découverts est si diverse qu'il ne peut y avoir aucune uniformité quant aux liens, outillage, etc. C'est parce qu'elle a fait cette distinction que la Commission du Commerce entre Etats dans la cause déjà citée maintint que l'usage des pieux était plus facilement vérifié par l'expéditeur lui-même quand il décharge le wagon. (Page 160).

On peut parler de quelques marchandises transportées sur ces wagons découverts, par exemple, les instruments aratoires, les machines, les poutres, les glaces. Ces marchandises ne sont pas seulement différentes quant à la manière de les placer solidement avec des pieux, mais elles sont différentes les unes des autres, et toutes sont différentes du bois. Il y a quelques exceptions où les wagons utilisés pour le transport du coke ou des écorces sont pourvus de pieux ou de montants spéciaux. Les wagons à écorces sont pourvus de pieux d'une façon permanente par le chemin de fer, ou une remise est faites sur le poids, alors que les wagons à coke sont pourvus de montants permanents. Ici, il apparaît qu'il s'agit d'un trafic particulier d'un volume suffisant pour justifier l'usage d'un outillage permanent, et cet outillage n'est employé que pour cette sorte de trafic.

Pour ce qui est du transport du bois sur les wagons découverts, il est admis que les pieux et les liens sont rarement, si jamais, employés de nouveau pour des expéditions de bois, et sans aucune utilité pour d'autres genres de trafic; et il est établi de plus que, à l'exception des wagons employés pour certaines formes spéciales de trafic, il a été impossible d'établir quelque système général satisfaisant de pieux et liens permanents. Il faut reconnaître aussi que pour ce qui est du transport dans les wagons fermés, comme, par exemple, des automobiles, voitures, etc., un emballage spécial est nécessaire. Ici, c'est l'expéditeur qui encourt la dépense, et une diminution sur le poids lui est faite.

On prétend qu'en vertu de l'article 284 de la loi des chemins de fer du Canada, les chemins de fer sont obligés de fournir les pieux et liens. Les prescriptions qui sont en cause ici sont les paragraphes *b* et *d*, obligeant les chemins de fer à:—

(*b*) "Fournir un outillage convenable pour le transport, le déchargement et la livraison de tout trafic de cette nature."

(*d*) "Fournir et employer l'outillage et les moyens nécessaires pour recevoir, charger, transporter, décharger et livrer le trafic."

Dans ces deux paragraphes, c'est le mot "transport" qui a du sens dans le présent cas.

Les paragraphes 2 et 3 de l'article 284 disent clairement qu'alors que les paragraphes cités sont apparemment impératifs, en réalité la Commission a discrétion pour juger des questions relatives à l'outillage à fournir pour le transport.

Je suis, par conséquent, d'opinion que la Commission est libre d'étudier non seulement les conditions du transport et les circonstances particulières représentées, mais aussi la question si les chemins de fer peuvent matériellement fournir les pieux permanents, etc.

Les pieux et les liens fournis par les chemins de fer devraient être considérés comme partie du poids du wagon, et l'on ne devrait pas exiger de fret là-dessus. Les tarifs existant actuellement accordent une certaine diminution de poids "pour couvrir les variations dans le poids des wagons, l'absorption de l'humidité, l'accumulation de la neige et de la glace, etc., e.g., tarif spécial de transport du Grand-Tronc, C.R.C. N° E 1165, p. 2; et il a été aussi allégué dans la preuve que ces diminutions comprenaient aussi la diminution pour les pieux. Le règlement relatif à ces diminutions est un règlement de longue durée. Il n'était pas dans mo nopinion prouvé clairement et affirmativement qu'en fixant ces poids il y a eu une diminution dans le transport du bois pour l'outillage fourni par les expéditeurs.

En examinant le tarif dont on a parlé plus haut, on découvre que dans certains cas il y a des diminutions pour le poids des pieux.

e.g. Quand des écorces sont chargées sur des wagons découverts, une diminution de 1,500 livres est faite quand les montants sont fournis par l'expéditeur.

Les coins, cales et montants temporaire employés dans le transport des machines agricoles, machines, tramways, voitures ou poêles, le poids courant, mais n'excédant pas

Dans les wagons fermés.	1,000 livres.
Dans les wagons découverts.	1,500 livres

Dans les cas du bois et autres produits bruts de la forêt non mentionnés ailleurs, il y a la prescription suivante:—

Dans les wagons fermés du 1er janvier au 31 déc. .	500 livres.
Dans les wagons fermés, du 1er janvier au 31 déc. .	500 livres.
Du 1er mai au 30 novembre.	500 livres.

ce qui veut dire que nulle diminution n'est faite pour les pieux sur les wagons découverts.

Après mûre étude de la question, je suis d'opinion que, dans les cas d'expédition dans des wagons découverts, une diminution de 500 livres devrait être faite pour les pieux et les liens fournis par l'expéditeur, et que le fret ne doit pas être exigé là-dessus. On peut prendre note que ceci est aux termes du règlement 13 de la Classification de l'Ouest et du règlement 19 de la Classification officielle.

Plus tard, et le 10 mars 1911, M. le commissaire Mills rendit le jugement complémentaire suivant, qui fut approuvé par le sous-commissaire en chef Scott.

Plus loin et plus tard, je désire faire quelques observations pour compléter mon jugement concernant l'outillage nécessaire pour l'expédition des marchandises sur des wagons découverts.

Les portes mobiles nécessaires dans les wagons fermés, quand ils sont employés pour l'expédition de graines, sont souvent (le représentant d'une des plus importantes compagnies de chemin de fer dit "très souvent") volées, perdues ou égarées, principalement aux haltes. Au fait, il est douteux " qu'il soit matériellement possible pour les compagnies de chemin de fer de fournir des portes permanentes " de la sorte en question. A l'instruction de la demande du C.P.C. et du G.-T., d'une ordonnance

amendant les ordonnances n° 6761 relative aux portes pour les wagons à houille, n° 6763 relative aux portes des wagons à bestiaux, et n° 6186 relative aux portes de wagons à grain, à Ottawa le 16 novembre 1909, M. Pullen, représentant les compagnies de chemins de fer, déclara, pour ce qui regarde les portes en question, que

"C'est une chose très difficile, quand tous ces wagons sont placés sur des voies de garage, par tout le pays, de mettre à l'abri ces pièces mobiles."

Et, en réponse, le commissaire en chef Mabee dit:—

"Cela peut être un embarras dans l'administration d'un chemin de fer; mais si je vole une porte de wagon et que le wagon est expédié à vous (un expéditeur), je ne vois pas pourquoi vous seriez contraint de payer pour cela."

Et, à l'audition précédente de la plainte de la *Grain Growers Company, Limited,* à Winnipeg, Manitoba, le 2 février 1909, le commissaire en chef, parlant des réductions devant être faites pour les portes perdues ou volées, dit—

"Il me semble que les difficsultés qui surgissent ne sont pas la faute ou le fait des hommes qui se proposent de faire usage du wagon pour expédier leurs produits, mais c'est à cause du manquement des compagnies de leur fournir des wagons dans les conditions dans lesquelles ils devraient être pour transporter leurs marchandises. Nous nous rendons sans doute compte des difficultés que rencontrent les compagnies pour tenir ces wagons en condition convenablt; mais, après tout, c'est là l'un des fardeaux qui doivent retomber sur le voiturier, et l'expéditeur ne devrait pas en souffrir." ne devrait pas en souffrir."

" Quand le wagon lui arrive pour qu'il s'en serve, il est dans une condition défectueuse, et avant qu'il puisse s'en servir, il est contraint de prendre la peine de fournir ce que la compagnie de chemin de fer aurait dû fournir, et il est contraint de parer à la négligence de la compagnie."

" Maintenant, il n'est que juste, il me semble, qu'il soit récompensé ou remboursé dans le plus court délai possible et avec le moins d'ennui possible.

La preuve faite à l'instruction a établi un écart considérable dans les prix des portes fournies; et, sans doute, il y a un écart considérable, selon les circonstances; cela dépend si l'expéditeur a sous la main le bois et les clous nécessaires, et les outils et l'ouvrier pour faire le travail, ou du bois et des clous et un charpentier à son service, ou ni bois, ni clous, ni charpentier, et dans ce cas il doit commander ces matériaux et retenir les services d'un charpentier, parfois le faire venir de loin pour lui confier la confection de quelques petites portes.

Ainsi, il ressort qu'il y a un écart considérable dans le coût des portes de wagons à grains, suivant les endroits et les circonstances, et la preuve sur ce sujet pourrait justifier la conclusion que " c'était " et que " c'est impossible d'obtenir une moyenne qui pourrait s'appliquer avec justice dans tout le Canada". Néanmoins, la Commission décrète que les compagnies de chemins de fer sous la juridiction du parlement du Canada devront allouer une diminution aux expéditeurs pour les portes qu'ils sont contraints de fournir pour le chargement et le transport du grain, du charbon et des bestiaux dans certaines sotes de wagons:

Le 2 février 1909, l'ordonnance n° 6186 enjoignant aux compagnies de chemins de fer de payer aux expéditeurs qui sont contraints de fournir des portes à grain pour les wagons fermés, des sommes variant de 50 cents à $3 par wagon dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta.

Le 2 février 1909, l'ordonnance n° 6763 enjoignant aux compagnies de chemins de fer de payer aux expéditeurs qui sont contraints de fournir les planches nécessaires pour la confection des portes des wagons fermés employés au transport des bestiaux, la somme de $1.25 par wagon.

Le 19 février 1909, l'ordonnance n° 6701 enjoignant aux compagnies de chemins de fer de payer aux expéditeurs qui sont contraints de fournir des portes pour les wagons affectés au transport du charbon, des sommes variant de 50 cents à $3 par wagon.

Le 10 décembre 1909, l'ordonnance n° 8860 confirmant les prescriptions des ordonnances n°s 6186 et 6701, avec quelques légères modifications dans la manière de faire les remises que doivent allouer les compagnies de chemins de fer aux expéditeurs qui sont contraints de fournir des portes pour les wagons chargés de grain et de charbon, pour remplacer les portes qui ont été enlevées ou volées de certaines sortes de wagons fournis pour le transport du grain et du charbon,—les dites remises variant de 50 cents à $2 par wagon à l'est de Fort-William.

Les mots "outillage et convenable"—article 284 (*b*) de la loi des chemins de fer—ont en quelque sorte un sens vague et indéfini; et pour cette raison il y a place pour l'usage d'une certaine latitude quant à ce qui devrait être compris sous ce titre dans chaque cas particulier; mais je soumets qu'il n'y a aucun doute quant à la signification et aucune place pour l'exercice de la discrétion dans le cas de l'"outillage" que l'on dit "propre" et "nécessaire" pour le chargement et le transport d'une marchandise donnée dans une espèce spéciale de wagon

Le jugement dont ceci est un ajouté relatif à l'outillage des wagons découverts, devait traiter *seulement* de l'"outillage", qui est de l'avis de tous "propre" et sans contredit "nécessaire" pour le chargement et le transport de certaines marchandises qui ne peuvent pas être convenablement chargées et transportées avec sécurité dans tout autre genre de wagons; et je suis totalement incapable de comprendre comment un tel "outillage"—pieux, montants, liens absolument nécessaires—peut, par aucun procédé de raisonnement, être déclaré déraisonnable, et par conséquent exclu de la liste de l'"outillage" que les compagnies de chemins de fer ont l'obligation légale de fournir, ou de payer les portes pour wagons à grain, charbon et bestiaux que les expéditeurs sont contraints de fournir.

Jugement, sous-commissaire en chef Bernier, 21 mars 1911.

Vous me demandez mon opinion dans l'affaire ci-dessus.

Mettant de côté l'aspect légal de la question, et considérant les mots employés par le statut et le sens ordinaire des commodités et outillage, je ne crois pas que ceux-ci devraient être considérés comme transformant un wagon découvert en un wagon fermé pour le transport de certaines sortes de marchandises, et dans la limite de mon expérience, sauf dans quelques cas où les pieux sont permanents, les chemins de fer ne tirent aucun bénéfice de ces pieux qui sont gardés par les destinataires, employés et vendus par eux, et, par conséquent, je suis d'opinion que les 500 livres accordées par le chemin de fer sont suffisantes pour répondre aux besoins du commerce.

L'ordonnance de la Commission, datée le 27 mars 1911, mettant en vigueur le jugement de la majorité, enjoignait à toutes les compagnies de chemins de fer sous l'autorité législative du parlement du Canada de produire des tarifs spéciaux, devant entrer en vigueur pas plus tard que le 1er mai 1911, comportant une diminution de 500 livres sur le poids de chaque chargement de wagon découvert au-dessus du poids de tels montants, pieux, supports ou autre matériel fourni par les expéditeurs dans les cas ou cela est nécessaire pour tenir le chargement des dits wagons découverts, depuis le point d'expédition jusqu'à destination, et pour lesquels aucune remise n'est faite en vertu des tarifs actuels; à condition que le poids minimum prescrit par le tarif pour ceschargements ne soit pas en raison de cette diminution.

Re ville de Régina et embranchement sur la Septième avenue.

Les faits sont exposés complètement dans le jugement du commissaire en chef.

Jugement, commissaire en chef Mabee, 28 novembre 1910.

Le 31 août dernier, la Commission reçut un télégramme de M. A. J. McPherson, de Régina, s'informant si la demande du Canadian-Northern au sujet de son embranchement de la Septième avenue avait été prise en considération, et disant qu'il était très important pour la ville de construire immédiatement un égout collecteur. Le

même jour le secrétaire de la Commission télégraphia à M. McPherson que celle-ci n'avait reçu aucune demande de cette nature.

Le 10 septembre, M. J. F. Frame, avocat de la ville, expédia la dépêche suivante:—

"Si le Canadian-Northern n'a pas encore produit sa demande à Régina le vingt et un, s'il vous plaît recevez celle de la ville de Régina" pour construire et exploiter un embranchement temporaire sur la Septième avenue, Régina, pour les travaux d'égouttage; aussi, inscrivez pour la même séance les matières suivantes: Renouvellement de la demande de la ville relative au tunnel de la rue Broad. Cette demande fut ajournée le 12 février 1909, pour plus ample étude; renouvelez aussi la demande de la ville de traverser les voies du Pacifique-Canadien et du Canadian-Northern par des lignes de tramway électrique."

Le secrétaire, en réponse à cela, télégraphia le 10 septembre à l'avocat de la ville qu'aucune demande n'avait été faite à ce sujet ni par le Canadian-Northern, ni par la ville de Régina, et qu'il vaudrait mieux en préparer une en vertu de l'article 226.

Le 9 septembre, M. Frame expédia, en même temps qu'une lettre de cette date, une demande formelle au nom de la ville de construire un embranchement, donnant les raisons pour lesquelles cette demande était faite. La question vint devant la Commission à une séance tenue à Régina le 21 septembre, et fut très longuement discutée. Aucune ordonnance ne fut rendue, vu que la demande n'était faite dans les formes requises (les particularités de l'irrégularité seront mentionnées plus tard).

Ni la ville ni le Canadian-Northern ne firent d'autres démarches jusqu'à ce que le secrétaire écrivit à l'avocat de la ville, le 6 octobre, lui indiquant qu'on avait parlé de la question à Régina, et qu'aucune ordonnance n'avait été rendue, parce que la demande n'était pas faite dans les formes requises; et l'avocat fut en outre avisé qu'une demande dans les formes et des plans allaient être présentés, et que des preuves de l'utilité de la demande allaient être fournies par tous les intéressés.

Le 14 octobre M. Frame fut avisé par le secrétaire que la Commission n'accorderait pas la permission, parce que la demande n'avait pas été faite par la compagnie de chemin de fer et parce que la demande n'avait pas été annoncée dans les délais prescrits; et que le président avait déclaré que si la demande avait été faite dans les termes requis elle serait passée, suivant la routine, sans audition de témoignages, à condition qu'elle aurait été annoncée; et que la même demande était actuellemnet faite par les avocats du Canadian-Northern et que les annonces requises avaient été faites. La lettre contenait aussi la déclaration que le signataire lui-même pouvait positivement affirmer que la Commission avait déclaré expressément qu'il ne serait pas nécessaire d'aviser les francs-tenanciers de la rue. Cette lettre donna lieu à une réponse par le secrétaire en date du 18 septembre, qui fit de nouveau observer qu'aucune demande n'avait été faite et qu'aucuns plans n'avaient été produits.

La Commission reçut, le 21 novembre une autre demande expédiée par les avocats du Canadian-Northern, en même temps que copie d'une lettre des avocats de ce chemin de fer à Winnipeg, dans laquelle la déclaration apparaissait de nouveau que la Commission avait avisé M. Frame, à Régina, qu'il ne serait pas nécessaire d'aviser personnellement les francs-tenanciers le long de l'embranchement. Cette demande, bien que venant de la part des avocats de la Compagnie du chemin de fer du Canadian-Northern, était un double de la demande qui avait été antérieurement faite par la ville de Régina, et paraissait avoir été signée le 9 septembre par M. Frame, comme avocat de la ville. La lettre des avocats portait aussi que cette demande concernait un embranchement qu'on se proposait de commencer au point où se trouvait déjà un embranchement appartenant à la ville et situé dans la rue Smith. Le même jour, l'avocat du Canadian-Northern était avisé, en réponse à sa demande, que telle demande devait amener de la compagnie de chemin de fer et non pas de la ville, et que cela avait été indiqué à l'avocat de la ville longtemps auparavant.

Le 24 novembre, la Commission recevait une demande (supposée venir du Canadian-Northern) pour la construction de cet embranchement, datée du 23 novembre et

signée par l'adjoint de l'aviseur légal. La clause "c" de cette demande portait que l'extrémité du dit embranchement devait se raccorder à ou près du bloc 144 avec *l'embranchement appartenant à la dite ville* et situé sur la rue Smith, à Régina.

On attend de la Commission qu'elle éclaircisse toute cette affaire que les parties intéressées ont embrouillée.

En référant au dossier qu'en possède la Commission, il semble que l'embranchement de la rue Smith, que l'on dit maintenant appartenir à la ville, a été construit en vertu d'une ordonnance en date du 8 février, à la demande de la Compagnie de chemin de fer Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan, dont, je comprends, le Canadian-Northern est maintenant le successeur. Rien n'accuse que la ville de Régina possède un embranchement dans la rue Smith, et la Commission ne connaît aucune législation (locale ou fédérale) en vertu de laquelle il serait possible à la ville de posséder un embranchement.

De nouveau, au cours des procédures faites à Régina le 21 septembre, il fut clairement démontré au demandeur que la Commission n'avait pas judidiction pour accorder à la ville de Régina l'autorisation de construire un embranchement de chemin de fer. Il fut suggéré au demandeur que la demande devrait être faite par le Canadian-Northern. Il ressortit aussi qu'il y avait un grand nombre de francs-tenanciers le long de la rue dans laquelle on se proposait de faire passer l'embranchement. A ce moment aucune annonce convenable n'avait été faite de la demande proposée, et il fut clairement déclaré que la Commission ne tenterait pas d'exercer aucun pouvoir pour permettre la construction d'un chemin de fer dans une rue et détruire la propriété d'autrui sans donner à celui-ci une occasion d'être entendu. On demanda aussi au demandeur en vertu de quel article de la loi des chemins de fer la ville de Régina avait le droit de construire des lignes de chemins de fer et des embranchements. Os répondit que le secrétaire de la Commission avait dit que la demande devrait être faite par le chemin de fer; que le demandeur avait demandé au chemin de fer de la formuler, et qu'il ne l'avait pas fait. La Commission avança aussi que si le chemin de fer faisait la demande, on mettrait son som à la place de celui de la ville dans la demande faite par celle-ci, et qu'on ferait les annonces requises, que la Commission serait alors prête à entendre la cause, et qu'elle serait probablement réglée quand tous les documents auraient été produits.

On discuta aussi la question d'aviser chacun des francs-tenanciers, et voici le rapport de ce qui fut dit:

"L'hon. M. MABEE.—Si la demande est faite par la compagnie de chemin de fer et que la ville consente, alors si aucun franc-tenancier n'est lésé, nous rendons une ordonnance dispensant d'annonces, mais non quand des propriétaires sont en cause.

"M. FRAME.—Faudra-t-il donner avis à chacun de ces hommes de notre demande? Y a-t-il un règlement de la Commission à ce sujet?

"L'hon. M. MABEE.—Non.

"M. FRAME.—J'ai été avisé par l'avocat à Winnipeg qu'il y avait une ordonnance de la Commission à ce sujet. Je n'ai pas pu en trouver.

"L'hon. M. MABEE.—Je ne crois pas qu'il y en ait.

"M. RICHARDSON.—Non, monsieur, je crois qu'elles se rapportent à ce qu'il faut aviser les municipalités.

"M. FRAME.—Nous avons l'autorisation du département des Travaux publics à la ligne sur le grand chemin en dehors des limites de la ville.

"Le docteur MILLS.—Je suppose que les gens de cette localité connaissent vos projets?

"M. FRAME.—Ils ne les connaîtront pas, je suppose, à moins qu'ils les apprennent dans les journaux.

"L'hon. M. MABEE.—Bien, la loi prescrit qu'avis doit être donné aux gens dont les propriétés sont affectées. Il nous faut l'observer. Je ne sais pas s'ils sont lésés

ou non, mais si j'avais une maison ou un terrain, et si vous alliez construire une ligne de chemin de fer devant, je crois que je l'apprendrais."

Maintenant, il semblerait d'après ceci que M. Frame aurait eu l'impression que la Commission le dispensait de la nécessité d'aviser les francs-tenanciers. Cette impression était erronée. La réponse donnée ci-haut était qu'il y avait une ordonnance de la Commission à ce sujet. Ce n'est pas le sens de la loi qu'un avis ne soit pas donné. Il n'y a pas d'ordonnance de la Commission. Il est cependant d'usage, et lorsqu'une ligne de chemin de fer est tracée le long de grandes routes la Commission a demandé qu'on en avise les propriétaires dont les terraiss se trouvent situés sur son parcours. Elle a aussi essayé de décréter que tel tracés ne soient pas approuvés à moins qu'il y ait compensation pour les dommages, s'il y en a, causés par la compagnie établissant une ligne le long d'une route.

Il est impossible à la Commission, aux termes de la présente demande, d'accorder l'autorisation de construire cet embranchement.

La demande du Canadian-Northern, maintenant devant la Commission, est pour faire le raccordement avec quelque embranchement appartenant à la ville de Régina. Comme je comprends la loi des chemins de fer, elle autorise les compagnies de chemins de fer à construire des embranchements pour faire le raccordement avec leurs propres embranchements, mais non pas de construire quelque embranchement se raccordant avec une ligne appartenant à quelque autre compagnie; et au point où en est cette question, le Canadien-Nord ferait aussi bien de faire une demande pour la construction d'un embranchement conduisant à quelque embranchement du Pacifique-Canadien qu'à une ligne soi-disant appartenant à la ville de Régina.

C'est un regret pour nous que cette question apparemment urgente et certainement simple ait été retardée si longtemps, et ait été embrouillée de la sorte.

La demande doit être refusée.

Re embranchemnts du Grand-Tronc-Pacifique à Fort-William.

La Compagnie du êrand-Tronc-Pacifique a fait une demande pour la construction d'un embranchement dans la ville de Fort-William, Ont.

Jugement, commissaire en chef Mabee, 22 octobre 1910.

Cette question a été réservée au cours des récentes séances tenues à Port-Arthur, pour permettre à la Commission d'obtenir l'opinion de l'ingénieur en chef

Sans parler des particularités de l'affaire, il semble que c'est une demande assez considérable qui est faite à la Commission.

M. Mountain, à la date du 21 octobre, fait rapport que la proposition, à son sens, est ridicule quant aux croisements projetés sur la ligne principale du Pacifique. Il est aussi d'avis que les objections faites par le Canadian-Northern, pour ce qui est du croisement de ses voies sont bien fondées.

M. Mountain exprime l'opinion que les trois chemins de fer à Fort-William devraient conclure un arrangement au sujet de l'usage des voies de garage des uns des autres à tous les points de vue industriels, et faire disparaître les difficultés des traversées.

A cause de cet avis de l'ingénieur en chef, cette demande doit naturellement être refusée.

Demande de la "Mutual Transit Company" et du Pacifique-Canadien aux termes de la loi du Dimanche.

La *Mutual Transit Company* et le Pacifique-Canadien ont fait une demande, en vertu de l'article 12, paragraphe (x), de la loi du Dimanche, S.R.C., chapitre 153,

pour obtenir l'autorisation de transporter des marchandises à Windsor, Ont., le dimanche. Les faits sont expliqués tout au long dans le jugement du sous-commissaire en chef.

Jugement du sous-commissaire en chef, 31 octobre 1910.

La *Mutual Transit Company* est une association américaine exploitant un service de steamers transportant des marchandises sur les grands lacs entre Gladstone, Michigan, et Buffalo, New-York. Ces steamers ne transportent pas de passagers. Windsor est le seul port canadien où ces steamers arrêtent. Dans ce port, de la farine et des céréales sont transbordées des bateaux allant vers l'est dans les wagons de la Compagnie du Pacifique-Canadien, qui les transporte à New-Port, Vermost, au Boston et Maine, ou à Albany dans le New-York-Central, pour livraison dans les Etats de l'est ou dans les ports de l'Atlantique pour l'expédition en Europe. En 1909, le trafic par ces bateaux, allant à l'est, et transbordé à Windsor, se chiffrait à 33,499 tonnes, et celui allant à l'ouest, à 10,722 tonnes. Il y a au moins trois, et parfois neuf ou dix steamers sur la route Gladstone-Buffalo. Chaque steamer prend à peu près une semaine pour faire le voyage aller et retour. Il est impossible de faire circuler ces bateaux de manière que jamais un seul se trouve le dimanche à Windsor.

Le coût du voyage de Gladstone à Buffalo est le même que de Gladstone à Windsor. S'il n'est pas permis de charger ou décharger les bateaux le dimanche à Windsor, ils n'arrêteront pas à ce port. A Windsor, cinquante à soixante hommes sont employés à l'heure pour charger ou décharger un steamer. Pour les steamers allant à l'ouest, cela prend de quatre à huit heures, alors qu'il faut de trois à cinq heures pour les steamers allant à l'est.

Les deux compagnies demandent maintenant à la Commission en vertu de l'article 12, paragraphe "x" de la loi du Dimanche, S.R.C., chapitre 153,

> "la permission de décharger et de transborder du fret et des marchandises des
> "steamers de la *Mutual Transit Company* aux trains du Pacifique-Canadien, et
> "de les décharger et transborder des dits trains dans les steamers le jour du Sei-
> "gneur, et expédier les dits fret et marchandises à leur destination au Canada ou
> "aux Etats-Unis, dans les dits trains ou steamers et pour ces fins faire circuler
> "les trains ou bateaux le jour du Seigneur, et faire tous les travaux nécessaires
> "pour ces fins, comprenant le garage et le renvoi des wagons vides."

Dans l'exercice de nos pouvoirs en vertu du paragraphe "x", nous devons être guidés par deux principes: premièrement, l'objet de la loi, qui est l'observance convenable du dimanche; et, deuxièmement, nous ne devrons pas permettre le jour du Seigneur aucune chose qui n'est pas autrement autorisée que lorsqu'il est nécessaire de prévenir un délai indu. Dans le cas qui nous occupe, je ne vois pas qu'il se produira un délai indu si nous repoussons cette demande. Les demandeurs ont déclaré bien franchement que les steamers n'arrêteront pas du tout à Windsor les dimanches si cette demande n'est pas accordée, mais continueront leur voyage. Conséquemment, comment peut-il y avoir un délai indu pour les steamers ou le trafic? Le trafic allant à l'est peut être transporté à Buffalo au même prix et atteindre sa destination par ce port. Quant au trafic allant vers l'ouest, qui est transbordé du train au steamer à Windsor et qui consiste généralement, nous dit-on, en marchandises, je ne puis voir comment il y aura un délai indu s'il est laissé occasionnellement à Windsor un dimanche. Le fait est que ce n'est qu'une fois tous les trois ou quatre dimanches qu'un steamers arrive à Windsor ce jour-là. Cela revient à dire que ce n'est que quelques fois durant la saison de navigation que du fret serait retardé à Windsor. Me rappelant les délais qui se produisent constamment dans les transports du fret par chemin de fer en ce pays, je ne considère pas qu'un délai occasionnel le dimanche à Windsor soit un délai indu.

Je suis, par conséquent, d'avis que cette demande devrait être refusée.

M. le commissaire Mills partagea cette opinion.

Re Traversées des rues à Vancouver.

Jugement, M. le commissaire Mills, 10 janvier 1911.

Traversées de la ligne mère.

Avenue Columbia (croisement par la ligne principale).—D'un rapport de l'ingénieur Drury, en date du 29 mars 1910, il ressort qu'il y a des barrières à la traversée de l'Avenue Columbia par la ligne principale du Pacifique-Canadien, lesquelles barrières, pense M. Drury, donnent toute la protection requise pour le moment; et le 5 avril 1910 la ville de Vancouver faisait rapport à la Commision qu'elle considérait les dites barrières " suffisantes pour le temps présent ", laissant pour plus tard l'étude de la construction d'un pont à haut niveau.

La rue Carrall A*croisement au-dessu de la ligne principale*Q.—Le 11 octobre 1909, la ville de Vancouver demandait à la Commission l'autorisation de construire un pont de bois pour les piétons au-dessus des voies de la ligne principale du Pacifique-Canadien à l'extrémité nord de la rue Carrall. L'affaire fut instruite par les Commissaires Scott et McLean à Vancouver le 27 octobre 1909; et, le 25 novembre de cette année-là, jugement fut rendu, accordant la demande de la ville; mais les plans soumis ne furent pas satisfaisants. Ensuite la ville fut avisée de faire amender ses plans; mais elle ne fit rien dans ce sens depuis cette date, bien qu'on lui aît écrit trois fois.

En vue de ces faits, je crois qu'il n'y a pas pour le présent place pour une action plus avancée relativement au croisement de ces deux rues par la ligne principale de la compagnie de chemin de fer.

Traversées sur l'embranchement English-Bay.

Relativement au trafic sur cet embranchement du Pacifique-Canadien et les rues qu'il traverse, etc., particulièrement l'avenue Columbia, la rue Powell et la rue Carrall, l'inspecteur McCaul a fait rapport, le 27 avril et le 4 octobre 1910, que le trafic de la rue était considérable et que la circulation des trains au-dessus des rues était très forte—de 66 à 70 par jour—et il ajoutait que les locomotives libres et les trains ordinaires circulaient avec beaucoup de précautions, mais que la vue de ces locomotives et trains approchant à presque toutes les rues était très disgracieuse.

La compagnie de chemin de fer a installé et maintient des barrières à la traversée au-dessus de la rue Hastings, à ses propres frais et ceux de la *British Columbia Electric Company* (chacune de moitié); la ville de Vancouver protège, à ses propres frais, la traversée de la rue Pender; et l'opinion de l'inspecteur est qu'un plan général pour la protection de toutes les traversées sur cet embranchement devrait être adopté prochainement.

Un accident mortel se produisit à la traversée au-dessus de l'avenue Columbia (embranchement) le 24 août 1910. Une locomotive libre reculant sur la voie, ou allant tender en avant, sous la conduite d'un mécanicien et d'un chauffeur, sans personne en arrière du tender (ainsi qu'il est requis par l'article 276 de la loi des chemins de fer et par les règlement de la compagnie de chemin de fer), tua T. J. Brooks.

En faisant rapport sur ce cas, l'inspecteur McCaul trouve le mécanicien M. Cameron et la Compagnie du Pacifique-Canadien responsable de la violation de l'article 276 de la loi des chemins de fer et de manquement aux règlements de la compagnie.

Il tient aussi le chauffeur Sargood responsable de la violation du dit article et des dits règlements, ajoutant que cette locomotive reculait de l'usine à travers toutes les rues sur l'embranchement, violant ouvertement la loi et les règlements de la compagnie.

" Si, dit-il, " la loi avait été observée, il est raisonnable et plausible d'affirmer qu'il n'y aurait pas eu d'accident, et ce pauvre infortuné n'aurait pas été tué."

Nous n'avons pas su quelle punition a été infligée aux employés supérieurs responsables dans ce cas; mais M. William Whyte, le second vice-président du chemin de fer Pacifique-Canadien a reçu une lettre à ce sujet.

M. McCaul déclare qu'il y a plus besoin de protection aux croisements de l'avenue Columbia et de la rue Powell (qui ont très rapprochés l'un de l'autre) qu'à la traversée de la rue Pender. Il recommande qu'un gardien soit posté en permanence aux croisements de l'avenue Columbia et de la rue Powell; et j'approuve cette recommandation.

Conséquemment, je crois que la compagnie devrait être enjointe de protéger dès maintenant et désormais les croisements de l'avenue Columbia et de la rue Powell par un gardien de 7 heures du matin à 11 heures du soir. La *British Columbia Electric Railway Company* devant faire remise à la Compagnie du Pacifique-Canadien d'un sixième de gages payés à l'homme ou aux hommes employés.

Le commissaire en chef Mabee approuva ce jugement.

Vegreville V. Canadian-Northern.

Le conseil et la Chambre de Commerce de la ville de Vegreville, dans la province d'Alberta, ont fait la demande de prolonger la rue principale, dans ladite ville, à travers les terrains et les voies de la Compagnie du Canadian-Northern.

Jugement, M. le commissaire Mills, 29 décembre 1910.

Il ressort du dossier que la rue Principale telle que tracée sur le plan que possède la Commission n'existait pas comme rue quand le chemin de fer fut construit. En d'autres termes, la ville, dans ce cas, est plus récente que le chemin de fer.

La dite rue n'est qu'à 225 pieds de la gare des voyageurs. Il y a quatre voies là où la rue traverserait le chemin de fer; et la circulation serait très forte, si la rue était prolongée et maintenue comme le demandent les pétitionnaires.

Conséquemment, la Commission est d'avis que, dans l'intérêt public, elle ne devrait pas faire droit à la demande de prolonger la rue principale à travers le chemin de fer à moins que ce ne soit à des conditions qui seraient un fardeau pour la ville; à savoir: Que la ville, à ses propres frais, construise et maintienne un passage souterrain ou un pont au-dessus du chemin de fer à la dite traversée; et la construction de tel passage souterrain ou pont, si possible au point de vue financier, gênerait l'avenue Railway au sud de la cour du chemin de fer, et le prolongement de l'avenue Saint-Laurent au nord de la dite cour, ainsi qu'il apparaît au plan que la Commission a en sa possession.

La compagnie du chemin de fer a ouvert la Première rue à travers ses cour et voie, à 600 pieds de la rue Principale, et a offert de fournir une traversée à l'extrémité ouest de la cour, disons dans l'alignement de la rue Ottawa, depuis l'avenue Saint-Laurent jusqu'à l'avenue Railway. Conséquemment, je crois que la ville et la compagnie du chemin de fer devraient s'entendre à propos de l'endroit où devrait se trouver la traverse ouest, et faire rapport à la Commission après quoi, la Commission rendra une ordonnance permettant les deux traversées, sujettes aux règlements généraux de la Commission relativement aux traversées des routes, tels qu'amendés le 4 mai 1910.

Le commissaire en chef Mabee approuva ce jugement.

RELATIVEMENT AUX TARIFS DES COMPAGNIES DE MESSAGERIES FAISANT AFFAIRES DANS LE DOMINION DU CANADA.

M. Shepley, C.R.,
M. W. S. Buell, } Représentaient le gouvernement du Dominion.

M. Chrysler, C.R.,
M. Geoffrion, C.R.,
M. Creelman, C.R.,
M. J. J. Creelman,
M. McLean, C.R.,
M. Bennett, C.R., } Représentaient la Compagnie des messageries Dominion.

M. Lafleur, C.R.,
M. Biggar, C.R.,
M. McKeown, C.R., } Représentaient la Compagnie des messageries Dominion.

M. Lafleur, C.R.,
M. Wallace Nesbitt, C.R.,
M. Gerard Ruel,
M. Geo. F. Macdonnell,
M. Scott Griffin,
M. Clarke, C.R., } Représentaient la Compagnie des messageries Canadian Northern.

Les compagnies dont les noms suivent, qui sont sujettes à la juridiction de la Commission, ont été aussi de temps à autre avisées quant aux séances de la Commission:—

The Alberta Railway and Irrigation Company.
The American Express Company.
Compagnie des messageries Alaska-Pacifique.
Compagnie des messageries Great-Northern.
Compagnie des messageries Maritime.
Compagnie des messageries du Pacifique.
Compagnie des messageries des Etats-Unis.

Les associations suivantes et les *Boards of Trade* étaient aussi représentés aux diverses séances:—

Le *Board of Trade* de Montréal.
Le *Board of Trade* de Toronto.
L'Association des Horticulteurs de la péninsule de Niagara.
Le *Board of Trade* de Saint-Jean, N.-B.
Le *Board of Trade* de Sackville, N.-B.
Le *Board of Trade* de Winnipeg.
Le *Board of Trade* de Vancouver.
Le *Board of Trade* de Victoria.
L'Association des Expéditeurs et Entrepreneurs de Winnipeg.
Le *Board of Trade* de Régina.
Le *Board of Trade* de Calgary.
Le *Board of Trade* d'Edmonton.
Les *Boards of Trade* fédérés de l'Ouest canadien.

Le COMMISSAIRE EN CHEF:

En somme, cette affaire doit être considérée comme une démarche faite par les compagnies des messageries opérant au Canada dans le but de faire approuver leurs tarifs réglementaires par la Commission.

La législation a été discutée au long au début de l'enquête, et l'ex-commissaire en chef décida que ces tarifs exigeaient l'approbation catégorique de la Commission,

et que la tâche de démontrer que les taux étaient raisonnables et justes devait échoir aux compagnies de messageries. On suggéra de soumettre à l'examen de la Cour Suprême l'un des cas mentionnés, sur les trois points suivants: (1) Si ces tarifs exigeaient en premier lieu une approbation catégorique; (2) Dans l'affirmative, quant à la tâche de faire la preuve; et (3) quant aux principes sur lesquels la Commission devait procéder, en décidant si elle devait approuver ou désapprouver les tarifs tels que soumis.

Après quelque discussion, les compagnies abandonnèrent l'alternative de soumettre ces questoins à la Cour Suprême, et l'enquête se continua, pour devenir graduellement et pratiquement une enquête dans toutes les différentes phases de l'industrie des messageries telle qu'exercée au Canada, et jusqu'à un certain point aux Etats-Unis. Une grande somme de témoignages a été prise, et des documents, des déclarations et des comparaisons ont été produits, jusqu'à ce qu'enfin l'affaire prit de telles proportion qu'on eut les plus grandes difficultés à séparer le matériel de la matière brute, et à entreprendre d'obtenir des renseignements définitifs de façon à en tirer des conclusions nécessaires et de rendre des décisions justes et équitables pour la gouverne des compagnies et du public.

Le système de transport des compagnies de messageries s'est développé d'une façon si vaste qu'au point de vue de ses opérations proprement dit, comme au point de vue de son caractère financier, il renferme des détails d'une nature très complexe. Il n'est pas possible d'envelopper par des déclarations bien mûries et très justes toutes les questions qui furent discutées au cours de l'interrogatoire, relativement aux affaires de ces compagnies.

Il existe certains détails ayant trait à l'industrie de ces compagnies que la Commission, présentement, ne peut régler avec satisfaction; et, après de longues et patientes considérations, après un examen et un réexamen de la preuve et de l'argumentation, nous en sommes venu à la conclusion que la manière la plus juste de procéder était de nous occuper de toutes les choses sur lesquelles nous n'avons aucun doute raisonnable, et de laisser, en vue d'autre discussion ou d'une preuve additionnelle, les autres choses dont nous ne pouvons disposer raisonnablement. Dans l'intérêt de tous ceux qui y sont intéressés, nous croyons que ce parti est plus sage que si nous retardions le verdict sur des choses au sujet desquelles nous en sommes venu à des conclusions, et qui couvrent la majeure partie des questions intéressées; et il est plus que vraisemblable que dans le résultat les questions qui n'ont pas été spécifiquement réglées se règleront graduellement à la suite des décisions rendues présentement.

En suggérant les questions qui devaient être soumises à la Cour Suprême, et en discutant la dernière des questions susnommées, l'ex-commissaire en chef déclara:—

"La troisième question que je suggérerais a trait aux principes d'après les-
"quels la Commission doit procéder, pour décider si elle doit approuver ou non
"les tarifs soumis.

"Aux termes de la législation dans la vieille province du Canada, l'Acte
"général des chemins de fer faisait partie de la charte de la Compagnie du
"Grand-Tronc, et probablement d'après les chartes des autres compagnies de
"chemins de fer constituées avant la Confédération, leurs tarifs étaient sujets
"à l'approbation du Gouverneur en conseil. Cette législation se continue dans
"les Actes généraux des chemins de fer, après la formation du Dominion, et la
"plupart probablement, sinon toutes les compagnies de chemins de fer faisant
"affaires au Canada, étaient sujettes, quoi qu'il en soit jusqu'à la passation de
"la loi des chemins de fer de 1903, à ces règlements, ces règlements exigeaient
"l'approbation des taux par le Gouverneur en conseil, donnant au Gouverneur en
"conseil le pouvoir de les varier de temps à autre.

"J'ai pu retracer toute cette législation dans le jugement de la cause de
"Robertson *vs* La Cie du chemin de fer Grand-Tronc actuellement devant la Cour
"Suprême.

"Le Gouverneur en conseil, je suppose, en vertu de cette législation, n'était "sujet à aucunes autres règles légales que celles que le Gouverneur en conseil "lui-même avait approuvées. Aucun tribunal n'avait alors le pouvoir de reviser "les conclusions du Gouverneur en conseil sur cette matière. J'en conclus que "d'après la loi des chemins de fer, la Commission des chemins de fer, en approu- "vant ces tarifs réglementaires, eest dans la même position pour tout le monde. "La clause autorisant la Commission à rejeter les tarifs était qu'elle pouvait les "rejeter si elle les considérait injustes et irraisonnables. Aucune règle ne fut "posée. Je ne crois pas que la Commission serait tenue, en vertu des lois appli- "cables en droit commun, de déterminer si les taux des voituriers ordinaires "étaient justes et raisonnables, et je ne crois pas que la Commission serait tenue, "par les règlements qui ont été faits à ce sujet aux Etats-Unis, de déterminer "les restrictions constitutionnelles des pouvoirs des législatures d'Etat. En "autant que ces principes apparaissent au jugement de la Commission comme "conformes à la justice et au droit naturel sous les circonstances, la Commission "peut les adopter et les suivre, mais je veux dire que, comme matière de loi, "elle n'en est pas tenue par les principes qui ont été posés, en autant qu'ils ont "été posés comme droit commun, dans ce but, ou par les principes ainsi posés "comme restrictions constitutionnelles dans les Etats-Unis.

"Je crois que la Commission a le droit de prendre en considération les "dépenses probables que les compagnies auront à faire en organisant leur indus- "trie d'après ces tarifs, et les revenus probables de cette industrie, et entre autres "les profits probables pouvant être faits. Ceux-là, quand l'occasion se présente, "peuvent être jugés par les circonstances du passé. La compagnie aurait-elle déjà "exercé une semblable industrie, pour cette raison, il me semble que cette preuve "au sujet des recettes provenant de l'industrie de ces deux compagnies (la *Can- "adian* et la *Dominion*), que nous avons eu devant nous, et leurs déboursés, cons- "titue une preuve matérielle. Et, en songeant aux dépenses qu'auraient à sup- "porter ces compagnies, les paiements qui naturellement devraient être faits aux "compagnies de chemins de fer avec lesquelles elles exercent leur industrie, inter- "viennent, et ensuite, la position des compagnies de messageries à l'égard de ces "compagnies de chemins de fer; il est important de savoir si elles constituent des "corporations indépendantes séparées, chacune surveillant ses propres intérêts, "transigeant à distance l'une avec l'autre, ou bien si elles forment réellement une "même compagnie; leurs relations entre elles, la condition indépendante dans "laquelle se trouve l'une de l'autre. Tout cela est important à savoir.

"Sans doute, je n'hésite pas à déclarer également, pour ce que cela peut va- "loir, qu'il est important de considérer la preuve quant à la façon dont telle indus- "trie est exercée ailleurs, et la proportion d'affaires des messageries des compagnies "qui fournissent le transport, ou le montant payé pour tel transport. Mais c'est "ce qui me paraît être la position relativement à ces principes. J'ai cru qu'il "serait peut-être bon de les exprimer, et que les parties intéressées songeraient "peut-être à se demander s'il ne serait pas désirable, avant que la Commission ne "règle ces choses, de soumettre toute question légale qui semblerait surgir à la "considération de la Cour Suprême, de façon à ce que nous puissions, si possible, "obtenir en temps sa décision, afin de baser dessus notre jugement final, plutôt que "de nous laisser procéder indépendamment, étudier et conclure, pour voir ces con- "clusions fournir plus tard matière à appel." (Preuve: Vol. 54, p. 7635.)

CAPITALISATION, STOCK ET FINANCES.

La position de presque toutes les compagnies de messageries exerçant leur industrie au Canada, du moins la position des Compagnies de Messageries Canadienne et Dominion, est différente de la plupart, sinon de toutes les compagnies de messageries

exerçant leur industrie aux Etats-Unis. Nous ne savons pas exactement à quel degré le capital-actions des diverses compagnies de messageries là-bas est détenu par les compagnies de chemin de fer, quoique dans le cas de quelques-unes, il est connu que certaines compagnies de chemins de fer en possèdent ou en contrôlent de larges parts. Au Canada, tout le capital-actions de chacune des compagnies ci-dessus est détenu par la compagnie de chemin de fer avec laquelle elle fait affaires. Par exemple, chaque part du capital-actions de la Compagnie de Messageries Dominion est gardée en dépôt par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, cette compagnie de chemin de fer étant la propriétaire actuelle, le possesseur actuel et bénéficiaire de tout l'actif, la franchise et les recettes de la Compagnie de Messageries Dominion. La Compagnie Canadienne de Messageries se trouve exactement dans la même position. La Compagnie de Messageries Canadian-Northern se trouve dans une position quelque peu différente, son stock ne paraissant pas être gardé en dépôt par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern. Une lettre de la compagnie contient la déclaration suivante à ce sujet:

"Le capital-actions autorisé de la Compagnie est de $1,000,000: payé $300,000. "Sur ce montant, $5,000 ont été payées comptant, et des émissions pour le mon- "tant de $295,000 ont été faites comme capital payé aux vendeurs de l'industrie "des messageries, et les droits, franchises, clientèle, propriété, etc., y jointes, exer- "cés concurremment avec le Northern-Pacific et les Compagnies de chemin de fer "du Manitoba et celles affiliées, et pour la clientèle, les propriétés, etc., employées "dans l'industrie des messageries exercée au compte de la Compagnie du chemin "de fer Canadian-Northern et des réseaux affiliés."

"L'hon. M. Mabee.—Quels furent les vendeurs?

"M. Buell.—William MacKenzie, D. D. Mann, Z. O. Lash, R. J. MacKenzie, "la succession de A. W. MacKenzie, et MacKenzie, Mann et Compagnie, Limitée. "Et la déclaration continue ainsi:

"De ce qui précède, on verra que pratiquement tout le capital-actions est dé- "tenu par MacKenzie, Mann et Compagnie, Limitée; la balance de cinq parts "étant simplement des parts de qualification comme directeurs. Rien du stock "n'est contrôlé ou gardé en dépôt de quelque façon que ce soit par la Compagnie "du Canadian-Northern; mais comme on le constatera facilement, la compagnie "de messageries est contrôlée par les mêmes intérêts qui contrôlent la compagnie "du chemin de fer, les actionnaires étant pratiquement les mêmes."

(Preuve: Vol. 89, p. 9076.)

En s'efforçant d'obtenir que les compagnies de messageries demandent au public des taux raisonnables et justes, il importe peu que le capital appartienne à des individus ou à des compagnies de chemin de fer; car, après tout, quelque soit le propriétaire ou les propriétaires, ils sont tous tenus de conduire leurs affaires sur un pied qui leur permettra d'obtenir des profits raisonnables: et le fait que ces compagnies de messageries appartiennent à des compagnies de chemin de fer n'est pas une raison pour faire croire d'une autre façon ce que sont les taux raisonnables, que si le capital était en d'autres mains; mais cela a nécessité une enquête beaucoup plus attentive, en même temps qu'une plus grande considération des relations entre les compagnies de messageries et les compagnies de chemins de fer. Par exemple, un contrat couvrant le voiturage et autres détails entre une compagnie de chemin de fer et une compagnie de messagerie qu'elle possède exige une enquête beaucoup plus soignée de tous les faits s'y rattachant, qu'un contrat passé entre une compagnie de messagerie privée absolument indépendante de la compagnie de chemin de fer, et la compagnie de chemin de fer, les relations d'affaires entre les deux se faisant à distance. Autre exemple: là où toutes les recettes de la compagnie de messageries vont à la comppagnie de chemin de fer, il y a absence entière de concurrence quant au genre

de trafic entre les deux corporations, et à un certain degré au moins, et va sans dire avec quelques restrictions, il est dans l'intérêt de la compagnie de chemin de fer de favoriser le commerce de messagerie et non celui du fret, puisque les profits dans le premier cas sont beaucoup plus grands; pendant que dans le cas d'une compagnie de messagerie opérant sur une ligne de chemin de fer, la compagnie possédant cette dernière, et n'ayant aucun intérêt financier dans la première,il serait tout probablement dans l'intérêt de la compagnie de chemin de fer de favoriser le trafic du fret. dans tout les cas il y aurait quelque concurrence au sujet du transport qui peut être fait soit par train de fret soit par messagerie. Et encore, là où la compagnie de messagerie est la propriété de la compagnie de chemin de fer, il n'est pas injuste de supposer que la direction de chacune de ces compagnies est en relation intime avec l'autre, et que les taux sont fixés de façon à ce qu'ils fassent le plus grand avantage de la compagnie de chemin de fer. Nous ne voulons pas laisser croire que l'interrogatoire a fait ressortir les abus pouvant provenir de ces relations, mais nous faisons mention de ces choses pour démontrer quelle somme de travail cette enquête a coûté à la Commission et à ses membres.

A la suite des suggestions faites par l'ex-commissaire en chef, lesquelles ont été déjà mentionnées, un grand nombre de sujets ont été discutés en vue d'aider à la Commission à en arriver à une conclusion quant à savoir si les taux soumis par les compagnies étaient raisonnables et devaient être approuvés. Peut-être serait-il utile ici de donner, en quelques détails, ies déclarations d'origine des diverses compagnies, leur capitalisation, leur capital-actif et autres détails de même nature.

DOMINION EXPRESS COMPANY.

La Compagnie de Messageries Dominion (*Dominion Express Company*), fut constituée en corporation en 1882. Le capital-actions fut fixé à $1,000,000, divisé en 10,000 parts de $100 chacune, et une clause fut insérée pour que, par un vote de la majorité de ses actionnaires, à une assemblée spéciale, ce capital puisse être porté à $2,000,000.

Lorsque la compagnie ouvrit son commerce, le capital-actions était souscrit jusqu'au montant de $1,000,000, sur lequel 10 pour 100 avaient été versés.

Les premiers actionnaires furent:

MM. Andrew Robertson, Montréal	100
P. Mitchell	100
John Cassils	100
A. B. Chaffto	100
L'hon. J. R. Thibaudeau	100
M. W. M. MacPherson	100
M. G. A. Kirkpatrick	2,150
	10,000

Entre la date de constitution et 1904, les dix mille parts mentionnées ci-dessus étaient attribuées aux messieurs susnommés, et en juin 1904, il fut décidé d'augmenter le capital-actions au plein montant permis d'après les lettres patentes de la compagnie, c'est-à-dire à $2,000,000, laquelle augmentation fut autorisée à une réunion spéciale des actionnaires, et fut divisée au prorata parmi les porteurs d'actions, qui à cette date étaient:—

Sir W. C. Van Horne	14,700
Sir T. G. Shaugnesay	4,500
R. B. Angus	200
W. S. Stout	200
C. F. Smith	200
C. R. Hosmer	200
	20,000

Le 26 juin 1882, $24,500 furent payées au trésorier à Montréal par les souscripteurs, et à la même date, une entrée fut créditée au livre de caisse, sous la rubrique de "Obligations de terres", $75,000, ces deux item paraissant représenter 10 pour 100 ou $100,000 du capital-actions de $1,000,000.

Le où vers la même date, l'item de $75,000 pour les obligations de terres paraît dans les livres comme un déboursement, à savoir, "payé"; depuis cette date il ne paraît pas y avoir eu d'autres paiements faits par les actionnaires, relativement à leurs actions mais de temps à autre, à savoir d'octobre 1882 à octobre 1884, la somme de $9,437.50 fut créditée au livre de caisse comme "intérêt reçu sur obligations de de terres", date après laquelle il n'y a pas d'autres entrées sous cette rubrique. On y voit aussi des entrées portées au crédit de la caisse pour "intérêt sur dépôt", d'octobre 1884 à avril 1892, s'élevant à $7,448.46, ces deux montants formant un total de de $16,885.

Subséquemment à août 1882, des argents ont été remis du bureau principal à Toronto au trésorier à Montréal, en divers montants à des intervalles irrégulières; et après divers déboursés, principalement pour immeubles, traitements des directeurs, etc., le livre de caisse démontre que les balances furent payées à la Compagnie du Pacifique-Canadien.

Ce que ci-dessus est un état approximatif pris dans les livres du trésorier de la compagnie (M. H. E. Suckling), qui est également trésorier de la Compagnie du Pacifique-Canadien, et qui déclara lors de l'enquête qu'il ne pouvait donner aucune information quant aux obligations de terres ou autres choses sur lesquelles on voulait se renseigner, non plus qu'il ne connaissait qui que ce soit qui put en donner, parce que ces choses étaient antérieures à son service.

Les montants reçus par le trésorier à Montréal du bureau-chef sont, va sans dire, inclus dans les comptes à Toronto, auxquels il est fait ci-après allusion.

A l'exception des livres du trésorier à Montréal, lesquels ont été examinés dès le début de la compagnie, l'examen des livres au bureau principal à Toronto date de 1901 à 1908 inclusivement.

FINANCES.

PROPRIÉTÉ ET VALEUR IMMOBILIÈRE.

Le montant total de la propriété et de la valeur immobilière figurant sur les livres de la compagnie dès sa formation à la fin de 1908, est de $592,239, consistant en:

Propriété (c'est-à-dire équipement général)	$ 407,038
Immeubles	185,201

La valeur immobilière consiste principalement en écuries situées dans les principales villes, avec les exceptions suivantes:—

Entrepôt pour le poisson à Vancouver, évalué au prix coûtant à	$ 27,523
Edifice pour bureaux à Québec	27,134
Bureaux et station à Toronto	21,602

Les valeurs en propriété et immeubles sont les sommes payées au temps des achats, moins les remises faites par la compagnie pour dépréciation et ventes de matériel vieux et usé, toutes les réparations et l'entretien étant inscrits généralement au compte de "Dépenses générales".

La partie immobilière est inscrite à son coût original; mais la compagnie estime que la valeur aujourd'hui est considérablement enchérie.

COMMERCE GÉNÉRAL.

La compagnie a produit deux états de compte, l'un montrant le revenu brut et les dépenses, l'autre mettant de côté certains revenus qu'ils prétendent exempts de la juridiction de la Commission, à savoir, le revenu provenant de leur commerce de poisson à Vancouver; aussi leurs affaires de mandats d'argent.

L'examen des livres démontre que le total du revenu brut provenant de toutes sources pour une période de huit années, 1901-1908, s'élevait à $21,473,694, une augmentation de $1,529,195 en 1901 à $3,743,580 en 1908.

Le montant payé à la Compagnie du Pacifique-Canadien pour le transport, pour la même période, était de $8,567,251, ou 41.4 sur les recettes brutes (moins le revenu des mandats d'argent, qui était supposé ne pas appartenir au commerce de transport); $613,989 furent payées en 1901; $1,500,084 en 1908; la moyenne était de $1,070,906 par année.

Le total des dépenses générales de toutes sortes (lesquelles comprennent le montant pour l'aménagement des stations) s'élevait à $9,264,455, soit 43.1 sur le revenu brut, augmentation de $647,684 en 1901, à $1,521,002 sur 1908, ce qui représentait les percentages de 46.5 en 1901, et 45.4 en 1908, soit une moyenne de $1,158,057.

COMPTE DES PERTES ET DOMMAGES.

Ce compte a été examiné pour une période de 22 ans, de 1887 à 1908, et démontre une perte totale de $283,066, soit une moyenne de $12,867 par année.

Pour la période de huit ans, 1901 à 1908, le compte des pertes démontre une moyenne annuelle de $26,657, et les pertes pour les deux années 1907-8, des moyennes de $58,906 par année. Un pour cent, 1901-8; 1.6 pour cent, 1907, 1907-8.

TRANSPORT, AMÉNAGEMENT DE STATIONS ET SURPLUS PAYÉS À LA COMPAGNIE DU PACIFIQUE-CANADIEN.

Le montant total payé à la Compagnie du Pacifique-Canadien par la Compagnie de Messageries Dominion durant huit années, 1901-1908, fut de $13,409,240, soit 63.9 sur le revenu brut, ou une moyenne de $1,676,155 par année, composée comme suit:

Pour transport, $8,567,251, soit 41.4 sur la recette brute.
Pour aménagement de stations, $1,200,000, soit 5.6 sur le revenu brut.
Surplus ou profits nets, $3,644,989, soit 16.9 sur le revenu brut.
Total, $13,409,240, soit 63.9.

AMÉNAGEMENTS DE STATIONS.

Le contrat de 1901 à 1904 pour aménagement de stations était de $10,000 par mois. Pour les années 1905-6, ce montant fut porté à $15,000 par mois. Pour les années 1907 et 1908 il paraît y avoir eu un autre contrat, mais pour les besoins de la comparaison, ce dernier chiffre a été considéré comme inclus dans le montant reçu par la Compagnie du Pacifique-Canadien.

COMMERCE DU POISSON ET MANDATS D'ARGENT.

Les revenus bruts et nets provenant du commerce du poisson et des mandats d'argent se sont élevés dans les huit années à :—

——	Bruts.	Nets.	Moyenne des revenus bruts.	Moyenne des revenus nets.
	$	$	$	$
Poisson	1,713,601	856,800	214,200	107,100
Mandats d'argent	763,980	483,594	95,497	54,474
		1,340,394		

SALAIRES.

Le président, qui était en même temps gérant général, reçoit un salaire de $950 par mois; les salaires des gérants locaux et des surintendants varient de $200 à $300 par mois.

COMPAGNIE DE MESSAGERIES CANADIENNE.

Cette compagnie a été créée en corporation en 1865, avec un capital nominal de $500,000; capital souscrit de $275,200, dont $27,520 ont été versées.

La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc a acheté tout le capital-actions de la compagnie en 1892 pour la somme de $660,000.

Le 1er janvier 1892, une évaluation complète de l'actif et de la propriété fut faite, et on la fixa à $60,000. Des additions annuelles ont été faites: l'estimé fait par la compagnie de sa valeur à la fin de 1908 est de $212,719, à savoir :—

Propriété	$143,668
Immeuble	69,050

La valeur immobilière consiste de :—

Station de Toronto	$20,649
Ecuries de Toronto	40,445
Station de Hamilton	5,956
Diverses stations pour les fruits	2,000

ACTIONNAIRES.

Sir C. Rivers Wilson, A. W. Smithers	$1,465,000
C. M. Haps	1,505,000
C. M. Hays	5,000
F. W. Morse	5,000
W. Wainright	5,000
E. H. Fitzhugh	5,000
Hugh Paton	5,000
C. Percy	5,000
Frank Scott	5,000
	$3,000,000

le capital ayant été augmenté de $500,000 à $3,000,000.

AFFAIRES EN GÉNÉRAL.

La compagnie a produit deux états de compte, l'un mettant de côté et l'autre comprenant certaines affaires qu'elle prétend ne pas devoir être considéré comme appartenant aux messageries.

Les item qu'elle met de côté sont:—

Affaires de mandats d'argent (profits nets pendant 7 ans)..	$223,692
Recettes du commerce marit. (profits nets pendant 7 ans)..	31,725
Commissions des douanes (profits nets pendant 7 ans)....	9,974
Commissions diverses (profits nets pendant 7 ans)........	4,969
	$270,360
Le total du revenu brut pour la période de 7 années (1902 à 1908) provenant de toutes sources, s'élevait à......	$13,362,266
Moins le transport payé et dû aux autres compagnies......	1,706,295
	$11,655,971

augmentant de $1,314,000 en 1902 à $1,909,024 en 1908, soit une moyenne de $1,665,-024 par année.

Le montant payé à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc pour transport pour la même période fut de $4,939,474, soit 42.4 sur le revenu brut, augmentant ainsi de $552,862 en 1902 à $809,008 en 1900, soit une moyenne de $705,639 par année.

DÉPENSE GÉNÉRALE.

Le total de la dépense générale pour la période correspondante fut de $5,188,655, 44.5 sur le revenu brut, une augmentation de $552,411 en 1902 (42 pour 100) à $904,-163 en 1908 (47.4 pour 100), soit une moyenne de $741,237.

PERTES ET DOMMAGES.

Le montant total des pertes encourues durant une période de 18 années (1891 à 1908) s'éleva à $49,844, une moyenne de $2,769 par année; 7 ans (1902 à 1908) s'éleva à $35,146, une moyenne de $4,819 par année; en deux ans (1907 et 1908) s'éleva à $15,954, une moyenne de $7,977 par année.

PROFITS NETS ET RECETTES DE TRANSPORT PAYÉS À LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC.

Le montant total que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc a reçu de la Compagnie de Messageries Canadienne pour la période de 7 années, 1902 à 1908, s'éleva à $6,467,307, soit 55.5 sur le revenu brut, ou une moyenne de $923,901 par année, à savoir:—

Transport.......... $4,939,474, ou 43.2 sur le revenu net; excluant le revenu des mandats d'argent.

Recettes nettes ...... $1,527,833, ou 13.1 sur le revenu brut.

$6,467,307

moyenne des recettes nettes, $218,262.

Les recettes des mandats d'argent et autres item qu'on prétend devoir être exclus, et auxquels il a été fait allusion précédemment, si on les déduit de leurs profits nets, réduiraient le montant à $1,257,473, soit 10.8.

Le vice-président et gérant reçoit un salaire de $7,500 par année, et les salaires des gérants locaux et des surintendants varient de $200 à $300 par mois.

COMPAGNIE DE MESSAGERIES DU CANADIAN-NORTHERN.

Cette compagnie a été constituée en corporation en 1902, avec un capital nominal de $1,000,000; sur une émission de $300,000, $5,000 furent payées argent comptant, et une émission de $295,000 de capital payé fut faite en faveur des actionnaires suivants:—

William MacKenzie, une part de	$ 100
D. D. Mann, une part de	100
Z. A. Lash, une part de	100
R. J. MacKenzie, une part de	100
Succession de A. W. MacKenzie, une part de	100
MacKenzie, Mann et Cie, Limitée	299,500

La propriété de la compagnie, comprenant l'aménagement général, s'élève, suivant son estimation, à $38,393.

L'enquête démontre que pendant 6 ans, 1902-3 à 1907-8, leurs recettes totales ont été de $919,183, augmentant de $60,889 en 1902-3 à $336,708 en 1907-8.

Les opérations de la cimpagnie se sont faites principalement à l'ouest de Port-Arthur jusqu'à il y a trois ans, alors qu'elles s'étendirent à l'Ontario et à Québec.

Le montant du transport payé pour les six années est de $353,126, ou 38.4 sur le revenu brut, ce qui fait une moyenne de $58,854 par année.

Le total de la dépense générale a été de $331,740, soit 36 pour 100, faisant une moyenne de $55.290 par année.

Les pertes et dommages encourues sont de $3,893, les moyennes étant de $649 par année.

Le total des recettes nettes sont de $234,316, soit 25.5 sur le revenu brut, faisant une moyenne de $39,053, augmentant de $18,995 en 1902-3 à $57,432 en 1907-8.

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Les affaires de messagerie sur le Grand-Tronc-Pacifique sont faites par la Compagnie des Messageries Canadienne.

Actuellement il ne paraît pas exister de contrat, la compagnie n'ayant commencé ses opérations que le 27 octobre 1908, une convention verbale ayant été passée entre la Compagnie des Messageries Canadienne et la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, à l'effet de faire remise à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de tous les profits après déduction des dépenses de la Compagnie des Messageries Canadienne, et que toutes les pertes seraient au compte de la compagnie du chemin de fer.

Lorsque le réseau sera ouvert au trafic à Edmonton, on dit qu'un contrat semblable à celui qui existe avec la Compagnie du Grand-Tronc sera passé avec celle du Grand-Tronc-Pacifique.

Les taux exigés actuellement sont des taux de parcours, plus élevés que ceux de la Compagnie des Messageries Canadienne dans l'est du Canada, mais approximativement les mêmes que ceux des Compagnies Dominion des Messageries et Canadian-Northern dans le même territoire.

Le revenu brut de cette compagnie, de la date de son organisation le 28 octobre 1908 au 31 décembre, s'élève à	$1,739
Pour janvier et février 1909	2,523
	$4,262

Dans la première période il y eut une perte de $477, et pour la dernière un profit ou surplus de $725, donnant un surplus net pour les deux périodes de $248.

La dépense générale pour la période de 1908 fut de....	$2,216 00
La dépense générale pour la période de 1909 fut de....	1,798 00
	$4,014 00
Les affaires de mandats d'argent s'élèvent à........	223 00
Les pertes et dommages........................	6 80

Les chiffres ci-dessus ont été copiés avec soin, et malgré que de petites erreurs aient été relevées, on peut les considérer comme exacts.

Les autres compagnies exerçant leur industrie au Canada et qui ont produit leurs tarifs devant la Commission sont:—

The Alaska Pacific Express Company.
American Express Company.
Great Northern Express Company.
Maritime Express Company.
Pacific Express Company, et la
United States Express Company.

La Compagnie de Chemins de fer et d'Irrigation de l'Alberta a un département de messageries se rattachant à son trafic de chemin de fer, et elle produit les taux de messageries couvrant son trafic. Ces compagnies n'étaient pas représentées par un aviseur devant la Commissios, à l'exception de l'*Alaska-Pacific Express Company* dans une cause, et aucunes statistiques financières ne furent données par elles lors de l'enquête. Il a été établi au cours de diverses procédures aux Etats-Unis que quelques-unes, sinon toutes les compagnies de messageries sont fortement majorées, et les tribunaux ont déclaré que leurs recettes étaiest excessives. Une allusion sera faite un peu plus loin quant à la preuve faite devant nous d'un monsieur intéressé dans la Compagnie de Messageries des Etats-Unis *The United States Express Company,* au sujet de laquelle on trouvera intéressant l'extrait suivant de l'Enquête des messageries de l'Indiana (page 28):—

" En ce que concerne les Etats-Unis. La présente compagnie, dit Stimson, " p. 78, fut organisée en 1854, avec un capital-actions de $500,000. Le rapport " annuel présenté à la Commission démontre que son capital est de $10,000,000, " mais ici encore aucune état de compte ne vient nous éclairer quant à savoir " quand et comment ce capital fut augmenté d'un demi-million à $10,000,000, " et quant au montant, s'il en fut jamais payé, qui fut payé comptant pour ce " capital-actions. En réponse à notre interrogatoire spécial, n° 5. " Cette com- " pagnie a-t-elle jamais déclaré un dividende sur son capital-actions? Dans l'affir- " mative, quand et pour quel montant?" La réponse insuffisante et évasive suivante " fut donnée: "Aucun dividende sur le capital-actions n'a été déclaré depuis 1866." " Le commissaire Colquit, dans la déposition écrite à laquelle il est fait allusion " plus haut, p. 64, dit: "La *United States Express Company* a un capital-actions de " $10,000,000, et son vice-président déclare que, en autant qu'il le sait, ou que les " rapports le démontrent, aucun argent n'a jamais été payé au trésor pour ce " capital." Il est visiblement admis qu'il y eut des dividendes avant 1866. Quand? " Combien?"

Un autre témoin de la *Wells Fargo Company* rendit témoignage devant nous, et de l'Equête de l'Indiana on extrait ce qui suit au sujet de cette compagnie:—

" En ce qui concerne la *Wells Fargo Company.* Cette vaste compagnie de " messageries de la Californie connue à travers le monde civilisé comme la Wells-

"Fargo & Company, fut organisée à New-York dans le cours de l'été de 1852 "par Henry Wells, W. G. Fargo, Johnston Livingstone, A. Reynolds et E. B. "Morgan. C'était une compagnie par actions, capital, $300,000, lequel fut porté "subséquement de temps à autre à $600,000. Stimson, p. 75. Elle fait "rapport et répond à cette Commission, la compagnie déclare qu'elle "fut organisée comme corporation dans le Colorado le 5 février 1866, sous le "nom de la *Holiday Mail & Express Company,* avec un capital-actions de "$3,000,000. Ce n'est pas une compagnie consolidée, quoique plusieurs "intérêts fussent réunis lors de son organisation. Que le nom fut changé en "novembre 1866, en celui de *Wells-Fargo Company.* Que le capital-actions actuel "est de $8,000,000, et que la compagnie n'a jamais déclaré un dividende sur le ca- "pital-actions ou un dividende sur les obligations. Mais quant aux faits actuels, "nous sommes, comme d'habitude, dans l'impossibilité de savoir combien il a "été payé en deniers comptant au début, ou quand le capital-actions a été porté "de $300,000 à $600,000, ou le montant qui a été versé lorsque les premiers argents "furent versés dans la corporation de $3,000,000, ou encore ce qui a été versé "lorsque le capital-actions sauta de $3,000,000 à $8,000,000. Sur ce sujet encore, "nous voyons M. Colquit, dans son témoignage assermenté auquel il a été fait "allusion plus haut, affirmer que le trésorier déclare que, en autant qu'il le savait, "$500,000 en deniers comptants ont été versés dans le trésor pour ce capital, "mais un haut fonctionnaire de la compagnie releva cette déclaration lors de notre "interrogatoire, et, selon l'habitude, ne nous donna alors ni depuis rien qui pût "remplacer cette déclaration. Cette corporation admet, en réponse à l'interro- "gatoire spécial, qu'elle n'emploie dans son commerce de messageries que la "somme de $4,317,432. Elle concède également dans son rapport annuel que ce "commerce a rapporté, pour l'année finissant le 30 juin 1907, $3,381,172, soit un "profit net de 76 pour 100 par année."

Ce témoin parla aussi de la *Pacific Express Company*; et à ce sujet nous extrayons ce qui suit de l'Enquête de l'Indiana:—

"Quant à la *Pacific* organisée en vertu des lois du Nébraska le 1er octobre "1879, son capital-actions était alors et est encore de $6,000,000. Pas de divi- "dende sur le capital, pas de dividende sur les obligations. Mais cette compa- "gnie a payé des dividendes presque avec une absolue régularité, faisant de cette "façon le partage, dans le cours de ces derniers vingt ans, parmi ses action- "naires, de la somme de $8,334,000, et accumulant de plus un magnifique surplus "qui, le 30 juin 1907, se chiffrait, d'après le rapport qu'elle nous avait adressé, "à $1,529,679.89. De plus, nous sommes informés, en ce qui regarde cette com- "pagnie, de la manière dont fut faite l'émission de son capital-actions. M. John "A. Brewster, auditeur de la compagnie, déclara (archives, p. 779), en réponse "aux questions posées par le commissaires McAdams, qu'il y avait douze action- "naires, mais qu'il ne savait pas leurs noms, et que le capital-actions était de "$6,000,000. Et aux pages 784-785:—

"Q. Qu'avez-vous fait avec ce capital, M. le témoin?

"R. Le capital-actions de la compagnie fut donné au Wabash, au *Union* "*Pacific* et au *Pacific-Missouri,* pour les droits, franchises—

"Q. Pour quels droits?

"R. Les franchises et les droits pour exercer le commerce.

"Q. Nous commençons à comprendre; la chose n'était pas bien claire avant "cela; rien n'a été reçu par la *Pacific Express Company* pour l'émission de ces "$6,000,000 de capital-actions? Est-ce que ces compagnies de chemins de fer pos- "sèdent le capital-actions?

"R. Oui, monsieur.

"Q. Ces 12 actionnaires sont les compagnies de chemins de fer. Ces der-
"nières touchent ces six pour cent de dividende sur ce capital?
"R. Oui, monsieur.

Il semble visible au début de cette enquête que les compagnies canadiennes ont été fortement majorées. Prenons le cas de la Compagnie des Messageries Canadienne. Lors de son organisation en 1865, $427,520 furent versés dans le capital souscrit. Plus d'autres argents ne furent payés à la compagnie sur le capital, et en 1892, lorsque l'industrie devint la propriété de la Compagnie du Grand-Tronc, l'actif de la compagnie était évalué à $60,000; mais la compagnie du Grand-Tronc paya $660,000, les $60,000 supplémentaires étant de façon présumable payées pour la franchise. Depuis 1892, aucune autre somme d'argent ne fut versée dans la compagnie au compte du capital; les $60,000 d'actif ont augmenté jusqu'à $212,719, et il y a $3,000,000 de capital non versé entre les mains des fidéicommissaires de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc. Et maintenant, comme fait, tout ce qu'il y a d'actif tangible dans la compagnie pour représenter les $3,000,000 de capital non payé, c'est la somme de $212,719. S'il est juste et ça doit tout probablement l'être, de considérer comme au détriment de la Compagnie du Grand-Tronc les $600,000 payés aux premiers actionnaires pour la franchise, par conséquent, on trouvera encore que $812,719 ont été capitalisées à $3,000,000.

Dans le cas de la *Dominion Express Company,* en autant qu'on ait pu le savoir, $24,500 constituent tout l'argent comptant qui ait jamais été versé dans la compagnie au compte du capital-actions, et pour cela $1,000,000 de capital pleinement versé furent lancées sur le marché. L'actif se chiffre actuellement à près de $600,000, et cependant il reste encore $2,000,000 de stock non payé. Cet état de choses donna prise à une forte discussion quant à savoir la somme ou les sommes sur laquelle ou lesquelles les compagnies devraient prendre des dividendes. Dans l'exploitation de leur commerce, il n'est pas nécessaire que le capital versé soit très élevé; elles ne possèdent pas de wagons de messageries, ces derniers étant fournis par les compagnies de chemins de fer, et l'actif se confine presque exclusivement aux édifices, chevaux, camions, etc., etc. La question de capitalisation est de plus compliquée par l'argument en faveur des compagnies et qui entraîne avec lui une force considérable, à savoir, que l'industrie exercée par elles est plutôt une agence de sa nature: que l'un de ses éléments principaux est l'accompagnement individuel des envois qu'on transporte, les objets de messageries étant sous le soin personnel et la garde d'un employé; et on argumente qu'au lieu de posséder leurs édifices pour bureaux, et leurs services de collection et de livraison, elle pourrait louer des bâtisses, des chevaux et des voitures, et que le cas advenant, elles ne seraient pas tenues d'avoir quelque capital personnel sur lequel on pouvait comme tel basé les dividendes; et cependant, il va sans dire, dans le dernier cas il serait absurde de dire que les propriétaires ou possesseurs de l'industrie ne devraient avoir droit à aucun remboursement. D'un autre côté, si une compagnie consent à gonfler son capital en le majorant de 9-10 pour 1-10 de capital payé, il est également absurde de dire qu'elle a droit à 6, 8, 10 ou tout autre percentage sur la capitalisation ainsi gonflée. Toutes ou la plupart de ces difficultés peuvent être détournées, cependant, en éliminant entièrement de cette chose la compagnie de messageries. Ce n'est pas comme si un groupe distinct et indépendant d'actionnaires avait à se garantir au moyen des recettes des compagnies de messageries. Tout cela trouve définitivement son chemin vers les compagnies de chemins de fer, et si on lui enlève toutes ses prétentions, on trouvera simplement que l'expéditeur par messageries fait un contrat avec la compagnie de chemin de fer, par l'entremise de la compagnie de messageries, pour le transport de ses marchandises par la compagnie de chemin de fer, et que tous les droits payés vont à la compagnie de chemin de fer, moins les frais d'administration du département des messageries de la compagnie de chemin de fer par son agent,

la compagnie de messageries. Toute l'industrie des messageries, telle qu'exercée au Canada, pourrait se faire comme actuellement sans l'existence de compagnies de messageries, simplement en substituant des employés de messageries aux employés de chemins de fer, et en faisant du trafic des messageries une partie de leur tâche, et laissant aussi dans le principe les compagnies de chemins de fer prendre pour elles tous les frais de messagerie.

Un élément qui intervient immédiatement lorsqu'on considère cette situation, est celui de savoir si le coût de la manipulation du trafic par les messageries est augmenté par l'intervention de cette agence de messageries entre le public et la compagnie de chemin de fer. Ceci pourrait être calculé au moins approximativement, et quoiqu'on ne nous ait fourni aucunes données quant aux dépenses qu'entraînerait l'exploitation de cette industrie par les compagnies de chemins de fer elles-mêmes, comparé aux dépenses actuelles, en autant que nous avons pu le constater, il ne nous semble pas qu'on pourrait y faire beaucoup d'économie, ou même quelque économie. Les compagnies de chemins de fer n'ont aucun intérêt à provoquer des dépenses additionnelles par l'exercice du commerce de messageries par l'entremise d'une agence de messageries; au contraire, elles sont justement celles qui sont principalement intéressées à ce que les compagnies de messageries soient administrées à un coût minimum, puisque toutes les économies vont grossir le trésor des compagnies de chemins de fer. Si, d'un autre côté, il était apparent que ce trafic fût surtaxé sans nécessité, ce serait une bonne chose à considérer en adjugeant quels sont les taux que les compagnies de chemins de fer doivent toucher pour leurs départements de messageries, puisqu'on ne pourrait pas leur permettre d'imposer au public des taux pour le transport par messageries de cette partie du trafic pour laquelle elles sont tenues de fournir des facilités de transport; si on laissait entrevoir que leurs départements de messageries étaient irraisonnablement et sans nécessité aucune surchargés de dépenses.

La vraie question à examiner est celle de savoir si les remises d'argent faites en premier lieu par les compagnies de messageries aux compagnies de chemins de fer, pour la fourniture des wagons et le voiturage de la marchandise, plus la balance versée aux compagnies de chemins de fer par les compagnies de messageries après que ces dernières ont soustrait leurs propres dépenses, rémunèrent suffisamment les compagnies de chemins de fer, ou si ces sommes dans l'ensemble sont excessives. A ce point de vue le montant de la capitalisation fait peu de différence, comme d'ailleurs le chiffre du dividende que la compagnie peut gagner sur le capital versé ou le plein capital-actions. La compagnie de chemin de fer est la principale intéressée, et ce sont ses intérêts qui doivent être raisonnablement protégés dans la discussion de ces taux de messageries, quoiqu'ils soient préparés et imposés par les compagnies de messageries. Sans doute on ne doit pas perdre de vue que les compagnies de messageries opèrent sur les réseaux de compagnies de chemins de fer autres que celles dont elles sont la propriété. Ces opérations sont faites en vertu de divers arrangements; mais cela ne doit pas nous empêcher de considérer ces taux comme étant les taux réels des compagnies de chemins de fer. Pour bien illustrer la chose, nous vous mettons sous les yeux un tableau qui indique les relations d'affaires de la *Canadian Express Company* avec les compagnies de chemins de fer mentionnées.

"CANADIAN EXPRESS COMPANY."

CONTRATS ou conventions avec les compagnies de chemins de fer, telles que présentement nommées.

Compagnie de chemins de fer.	Convention ou contrat.	Termes.
Québec, Montréal et Southern	Pas de contrat	Paie 45 p.c. des recettes actuelles.
Brockville, Westport, et North-western.	"	Paie 50 p.c. des recettes actuelles.
Temiscouata	"	Paie 40 " "
Réseau de la Baie de Quinté	"	Paie 20 p.c. par 100 livres, et billets de place du messager, $25 par mois.
St-Martin	"	Paie 33⅓ p.c. des recettes actuelles.
Central Nouveau-Brunswick	"	" " "
Cap-Breton	"	Paie 20 p.c. par 100 liv.
Bouctouche et Moncton	"	Paie 33⅓ p.c. des recettes actuelles.
Ontario Central	Contrat, 1er mai 1894	Paie au sud de Trenton taux de fret de première classe, et $1 par jour pour messagers. Au nord de Trenton, des taux de première classe et $1.60 par jour. Pas d'autre compagnie de messagerie.
Cumberland Ry. and Coal Co	" 1er février 1896	Paie 25 p.c. des recettes brutes.
Dominion Coal Co., laquelle possède et exploite le Sydney et Louisbourg	" renouvelé p. deux ans, 1er décembre 1906	Paie 45 p.c. des recettes, brutes; étrangère.
Canada-Atlantique et Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.	Contrat, 2 avril 1897	Paie à tous les semestres un minimum de loyer annuel de $10,000, et aussi 40 p.c. des recettes brutes. Si tel pour-cent est au-dessus de $10,000, alors cette somme est partie du paiement.
Chatham, Wallaceburg et Lac Erié	Contrat, 26 février 1906	Paie 40 p.c. des recettes brutes.
Québec et Lac Saint-Jean	" 12 juin 1906	Paie 45 " "
Iverness Ry. and Coal Co	" 28 août 1902	Paie 40 " "
Windsor, Essex and Lake Shore Rapidc	" 27 octobre 1906	" " "
Vermont-Central	" 14 déc. 1906	Paie 45 " "
Atlantique et Lac Superior	" 20 mars 1906	" " "
Salisbury et Albert	" 26 février 1906	Paie 40 " "
Sa Majesté le Roi, par le ministre des chemins de fer.	" 16 déc. 1905	Paie 50 " "
Maritime Coal, Ry. and Power Co	" 31 mars 1906	Paie 45 " "
Grand-Tronc		Paie 50 " "

Il y a quelques années, et avant son achat par le Grand-Tronc, la Cie de Messagerie Canadienne convint avec la Compagnie du Grand-Tronc de lui payer 50 pour 100 des recettes brutes pour le voiturage des marchandises. Cet arrangement n'existe plus depuis longtemps; mais on le considère comme étant encore valable. En fait, l'extrait suivant cueilli dans le témoignage du vice-président et gérant de la Cie de Messagerie Canadienne, démontre comment ce commerce est actuellement exercé:

"Nos recettes journalières, à mesure qu'elles nous arrivent, sont déposées en "banque, au crédit de la Compagnie du Grand-Tronc.

"Q. Vos recettes journalières sont créditées au compte du Grand-Tronc?

"R. Les recettes de trafic, oui.

"Q. Comme compte spécial?

"R. Oui.

"Q. Est-ce un compte séparé de tout autre compte que le Grand-Tronc a, en "autant que vous le savez?

"R. Nous n'avons rien à faire avec eux. Nous nommons ça un compte spé-"cial, et à la fin du mois, quand je veux avoir mes déboursés sur le réseau, je tire "une traite sur le Grand-Tronc et on me donne un chèque sur ce compte, duquel

"nous soustrayons nos déboursés. A la fin de l'année nous produisons notre état "de compte à la Compagnie du Grand-Tronc et aux directeurs.

"Q. Quels directeurs?

"R. Les directeurs de la Cie de Messagerie Canadienne. Nous en envoyons "une copie au président, une autre au secrétaire et une troisième à l'auditeur de "la Compagnie du Grand-Tronc.

"Q. Et ensuite, à la fin de l'année, votre intérêt sur ce compte cesse?

"R. Oui.

"Q. Vous ouvrez ensuite un autre compte pour l'année suivante de la même "manière?

"R. Oui.

"Le COMMISSAIRE EN CHEF:—Q. Vous n'avez rien à faire avec la distri-"bution des profits?

"R. Je n'ai rien à faire avec cela.

"M. SHEPLEY:—Q. Votre comptabilité, en autant que vos actionnaires y "sont intéressés, est très simple?

"R. Oui, monsieur.

(Preuve, volume 54, pp. 7471 et 7472.)

Les transactions pécuniaires entre la Compagnie de Messageries Dominion et la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien ne diffèrent pas dans le résultat, comme l'extrait suivant de la preuve faite par le président et gérant général de la Compagnie des Messageries va le démontrer:

"Q. Peut-être je pourrais aller plus vite en vous demandant ce qu'il advient "de ce qui reste après que toutes les dépenses sont payées? Je suppose que cela "va aux actionnaires?

"R. La balance est transmise par nous au trésorier de la Compagnie de Mes-"sageries, qui est à Montréal, et qui est payé par la compagnie de chemin de fer.

"Q. Il fait un chèque pour le Pacifique?

"R. Oui.

"Q. Vous n'avez pas la peine de déclarer un dividende?

"R. Oui, nous avons à considérer le dividende.

"Q. A quel taux?

"R. A notre assemblée annuelle. Ce taux est varié.

"M. SHEPLEY: Je n'ai pas vu cette déclaration de dividende dans aucun "document qui m'a été montré. J'ai compris que ce n'était pas ainsi.

"M. CHRYSLER: Nous avons un état de compte des dividendes payés d'an-"née en année, et pour les années dans lesquelles aucun n'a été payé.

"Le TEMOIN: Pour 1900 le dividende fut de $100,000.

"M. SHEPLEY: Prenez l'une des années que nous avons ici. Prenez 1901?—"R. $100,000 de dividende; cela serait 5 pour 100.

"L'hon. M. KILLAM: Les profits ont-ils excédé cela?—R. Oui.

"M. SHEPLEY: Ont-ils excédé cela de beaucoup?

L'hon. M. KILLAM: Et le surplus était-il au-dessus de celui transmis à la compagnie de chemin de fer égalementç—R. Le surplus ne serait pas beaucoup au-dessus de cela. Le dividende absorbait usuellement la balance laissée après avoir payé le transport conformément au contrat.

"M. SHEPLEY: Laissez-moi vous interroger à ce sujet. Je vois des chiffres "ronds sur le papier que vous avez devant vous, des chiffres ronds de dividendes. "Aucune distinction n'a-t-elle jamais été faite entre ces 100,000, par exemple, et la "balance de vos profits? Est-ce que ça n'a pas été payé comme une seule somme au "chemin de fer?—R. Je comprends que l'argent a été transféré à la compagnie de "chemin de fer.

"Q. Le tout? R. Oui.

"Q. Pas divisé en deux montants, un dividende, et une autre chose, mais tout "payé en une fois, et votre dividende n'est-il pas simplement de la comptabilité?—R. "Les argents vont tous à la compagnie de chemin de fer éventuellement, sous une forme ou une autre.

"Q. Mais ne vont-ils pas entièrement à la compagnie de chemin de fer sans les "répartir en dividende ou en autrt chose? R. Non, il y a un dividende de déclaré.

"Q. Je sais que vous l'avez dans vos livres, mais vous n'envoyez pas ce dividende "à vos actionnaires? Vous envoyez tout l'argent au Pacifique-Canadien.

"M. CHRRSLER: Il vous a dit que les parts sont toutes tenues en dépôt pour le "Pacifique-Canadien; ainsi lorsque vous dites que l'argent est envoyé, non pas aux "actionnaires, mais au Pacifique-Canadien, cela n'est pas exact.

"M. SHEPLEY: Quant à cette déclaration de dividende, y a-t-il des minutes mon-"trant cette déclaration? R. Oui.

"Q. On ne me les a jamais montrées. Le livre des minutes est-il ici? R. Je ne "crois pas.

"Q. Alors admettre-vous ceci, que, en outre de la déclaration du dividende dans "le livre des minutes, et les comptes que vous me montrez, rien n'est fait avec le sur-"plus par voie de répartition en dividendes ou autrement, mais qu'il est payé en une "somme totale au Pacifique-Canadien.

"Q. Le Pacifique-Canadien est pratiquement le gardien des fonds. Nous payons "les frais d'administration à Toronto, et la balance est remise au trésorier ici, et cela "passe au Pacifique-Canadien, et il devient pratiquement notre banquier dans l'affaire, "et en dehors de cela je crois que les frais de transport sont pris, et la balance au-"dessus et au-dessous serait considérée par la déclaration du dividende à la réunion "annuelle.

"Q. Je ne peux pas vous suivre sur la déclaration des dividendes. Tout va au Pacifique-Canadien, n'est-ce pas? R. Oui.

"Q. Ensuite la Compagnie des Messageries Dominion tient une réunion et déclare un dividende? R. Oui.

"Q. A ce moment la compagnie des messageries n'a pas l'argent, est-ce le Pacifique-Canadien qui a l'argent? R. Oui, en sa qualité de fidéicommissaire pour nous.

"Q. Evidemment, mais comme ultime propriétaire? R. C'est à eux sans doute." (Preuve, vol. 54, pp. 7600-7603.)

Un contrat est projeté entre la Compagnie des Messageries Dominion et la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pourvoyant à la base de paiement pour traction, aménagement de gare, etc., et l'extrait suivant du témoignage du président de la compagnie des messageries offre une bonne preuve de la position que la Compagnie des Messageries est seulement pour percevoir les droits de la compagnie de chemin de fer.

"Q. Relativement à votre paiement de $10,000 et $15,000 par mois pour l'amé-"nagement de la gare au Pacifique-Canadien, vous vous-êtes assuré, n'est-ce pas, "qu'il y avait de forts paiements supplémentaires à cet égard durant toutes ces "années? R. Oui.

"Laissez-moi voir si vous allez accepter les chiffres que je vais vous lire. "En 1901, quand vous leur payiez $10,000 par mois, vous leur avez remis de trop "en 12 mois, $80,000 sur ce compte? R. Oui.

"Q. En 1902, $155,000? R. Oui.

"Q. En 1903, $330,000? R. Oui.

"Q. En 1904, $340,000? R. Oui.

"Q. En 1905, $320,000? R. Oui.

"Q. Et en 1906, $220,000? R. Oui.

"Q. Comment cela est-il venu? Parce que cela paraîtrait être un coulage "plutôt considérable s'il s'en était pas fait dans le bon pot? R. Ça été fait

"en vue de pourvoir pour un temps peut-être quand nous ne serions pas capables "de faire nos paiements, préliminairement à une mauvaise année, profitant de la "prospérité.

"Q. C'est une ample provision pour une mauvaise année? R. Bien, l'argent "trouvait son vrai chenal; il était versé de cette façon.

"L'HON. M. KILLAM: Et ces surplus de paiements, je suppose, paraissent "dans l'état de compte comme partie des dépenses?

"M. CHRYSLER: : Non.

"M. SHEPLEY: Oui.

"Le TEMOIN: Dans une série d'état de comptes c'est ainsi indiqué.

"M. SHEPLEY: Mais pas dans l'état de compte qui correspond à ceci? R. "Non, c'est éliminé.

"L'HON. M. KILLAM: Je ne comprends pas.

"M. SHAPLEY: C'est dans le compte des dépenses ici, dans la pièce 47.

"L'HON. M. KILLAM: Dans 46, c'est dans le compte des dépenses. Alors "si vous n'avez pas inclus ceux-là dans les dépenses, les recettes nettes dans "chaque année seraient de cela en plus.

"Le TEMOIN: Lorsque nous avons fait ces paiements nous avons passé un "bordereau applicable au compte des dépenses, et ce paiement a été fait à compte, "il suivit le cours ordinaire dans les dépenses sous l'en-tête des dépenses, et les "chiffres calculés par nous comme il venaient, sans prendre en considération qu'il "y avait un paiement de trop. Subséquemment, lorsque cette affaire fut portée "à notre attention, nous préparâmes un état de compte devant être produit qui "élimine les paiements en trop du contrat.

"M. SHTPLEY: Ces paiements en trop, totalisés, s'élèvent à $1,245,000 dans "les 5 années. Je ne sais pas comment c'était avant cela, mais c'est ainsi cette "année. C'est pour six ans au lieu de cinq? R. $1,345,000." (Preuve, vol. 54, pp. 7598 et 7599.)

Sans doute, rien de cela n'aurait pu se produire entre deux corporations exploitant à distance une industrie, et cependant il n'y a rien de répréhensible dans cela, et il est probablement vrai, comme le président de la compagnie dee messageries l'a dit, "que l'argent y trouvait son véritable chenal"; mais cela paraît sans aucun doute, comme si la compagnie des messageries se voyait avec des accumulations d'argent, lesquelles, étant retenues, laisseraient entrevoir de très lourds "dividendes", même sur son capital fortement grossi.

On a donné beaucoup d'attention à la question du transport par messageries, et les taux s'y rapportant, de l'Association des Marchands de New-York; et nous avons eu l'occasion d'examiner un rapport fourni à cette association sur "les messageries, le capital, les recettes et les taux", par M. F. B. De Berard, daté du 4 avril 1910. Ce rapport ne fut pas devant nous officiellement; et de sorte que l'avocat pour les compagnies des messageries n'eut pas l'occasion de nous donner le bénéfice de son opinion sur les divers détails qui pouvaient être applicables à la condition des messageries au Canada. De graves questions surgissent lorsqu'on examine les taux fixés par les messageries, des questions qui cependant ne nous préoccupent guère.

Par exemple, le rapport constate que ces compagnies de messageries se livrent activement " aux entreprises de placement et de banque ", et que " la plus forte partie " de l'actif des compagnies de messageries, y inclus presque tout leur surplus net en " argent comptant, est consacré aux entreprises de placement et non aux affaires de " messagerie, et que le montant du capital réellement et nécessairement employé, dans " ces affaires, n'excède que de peu la valeur de l'équipement, en outre d'une somme " modérée comme capital courant."

La conclusion du rapport est que les taux aux Etats-Unis sont excessifs et devraient être réduits " *à une base qui ne comporterait qu'un profit commercial normal, sur " la valeur raisonnable de la mise de fonds.*"

Le rapport ne traite en aucune façon de l'entreprise de messagerie, comme étant partie des affaires des compagnies de chemins de fer, mais s'occupe du sujet tout entier comme si les compagnies des messageries étaient entièrement distinctes et séparées des compagnies de chemins de fer.

M. De Berard examine la question des services terminaux et conclut que les prix portés sous cette rubrique, à des endroits éloignés de New-York, sont "vertigineux" comparés à ceux des endroits rapprochés. Par exemple, il dit, qu'en 1899, le président de l'*Adams Express Company* a approuvé l'avancé suivant:—"Le service principal "que dessert la compagnie de messagerie est le service terminal, un service absolu- "ment en dehors des chemins de fer et de leurs stations; la réception, le soin et la "livraison des colis constituent la science de l'entreprise de la messagerie".

Le rapport constate ensuite que, pour le transport de 100 livres, de New-York à Yonkers, le prix exigé par les compagnies de messageries est de 50 cents, dont 23.85 cents remis à la compagnie de messagerie du chemin de fer, pour le transport, et 26.15 cents sont retenus par la compagnie de messagerie pour "*réception et livraison*". Que, pour le transport de 100 livres, de New-York à San-Francisco, le prix est de $14.50, dont $6.9165 sont remis au chemin de fer, pour le transport, et $7.5835 sont retenus par la compagnie de messagerie, pour "*réception et livraison*". On soutient, de là, qu'un système de taux qui absorbe 26.15 cents pour le service "purement terminal" de réception d'un colis de cent livres à New-York, $1.25, le chemin de fer recevant 59.63 cents pour le voiturage et la compagnie de messagerie 65.37, pour la réception à New-York et la livraison à San-Francisco, "repose sur une fausse base et qu'il est irraisonnable et injuste".

Il peut se faire que les prix dont on se plaint soient "irraisonnables et injustes"; mais on ne pourrait raisonnablement en arriver à cette conclusion d'après les faits énoncés par M. De Berard. Par exemple, le président de l'*Adams Express Company* acquiesçait à la proposition que "la réception, le soin et la livraison" constituent la "science de l'entreprise de messagerie". La critique qu'offre le rapport traite des 26 cents, dans le cas de Yonkers, et des $7.58, dans le cas de San-Francisco, comme étant "des prix pour services purement terminaux", et ne tient aucun compte du "soin", la surveillance personnelle du messager de messagerie, entre New-York et Yonkers d'une part, et New-York et San-Francisco d'autre part. Avant d'entreprendre une critique intelligente quelconque de ces prix, on devrait établir plusieurs fait que le rapport ne mentionne pas. Par exemple, sur les 26 cents du parcours Yonkers, combien devrait-il être alloué pour la réception à New-York et la livraison à Yonkers? Il s'agit ici purement et simplement du service de wagon et au terminus de chaque cité, —et combien devrait-il être alloué pour la surveillance personnelle et la garde de l'employé de messagerie, quand la consignation est *en transit* sur le chemin de fer, entre ces deux têtes de lignes? Puis, admettant que le coût de la réception à New-York, pour un colis de 100 livres, à destination de Yonkers, l'élément d'appréciation à considérer ensuite est quel est le prix raisonnable à exiger, pour le wagon et le service terminal à San-Francisco? Devrait-il être plus élevé ou moindre que pour Yonkers? Puis, que devrait-on accorder pour la surveillance—la garde personnelle du messager de New-York à San-Francisco? Ce dernier item est probablement celui qui représente la plus grande proportion des $7.58, à destination de San-Francisco; et cependant, le rapport ne parle que de "réception et livraison". On compare aussi les prix, entre New-York et Buffalo, avec ceux du transport entre New-York et Yonkers. De New-York à Buffalo, le colis de 100 livres rapporte $1.25; le chemin de fer reçoit 59.63 cents pour le voiturage et la compagnie de messagerie 65.37 pour "réception et livraison". Sur ce point, le rapport dit:—"Dans les cas de Buffalo et Yonkers, cependant, le service "est identique, tandis que la différence des prix du service purement terminal est de "150 pour 100". Ceci, supposons-nous, signifie qu'il existe, au détriment de Buffalo, une préférence en faveur de Yonkers, jusqu'à concurrence de 29.22 cents. En est-il ainsi? Premièrement: Qu'établit la comparaison de la dépense du service terminal

et de wagon à Buffalo, et de la même dépense à Yonkers? Le plus court examen du sujet fait voir que l'avancé que "le service est identique" pour ces deux parcours est contredit par les faits. Ce rapport a eu une grande circulation par la voie de la presse, et ce sont des affirmations de ce genre, appuyées du nom de l'Association à qui elles sont présentées, qui induisent en erreur la presse et le peuple, créent de la défiance et causent une agitation et une irritation qui ne cessent plus.

TAUX, TARIFS, ETC.

Les compagnies de messagerie ont invité des témoins experts, tous gens ayant quelque attache à celles de ces compagnies qui opèrent aux Etats-Unis, à exprimer leur manière de voir sur le trafic et les tarifs de ce pays, l'histoire de cette branche du commerce de transport qui s'y exerce, et la base sur laquelle les taux de messagerie ont été élaborés. M. Ludlow, de la *Wells, Fargo & Company,* a dit que sa compagnie payait aux chemins de fer, sur les lignes desquels elle fait ses opérations, environ 50 pour 100 de ses recettes brutes; que quelques-uns de ces chemins de fer ne détenaient pas d'actions dans la compagnie, mais que le *Southern Pacific* en était un fort actionnaire; que quelques-unes des autres compagnies payaient des taux proportionnellement plus élevés; qu'il existe une forte concurrence entre les compagnies de messagerie, mais que leurs plus actifs concurrents sont les divisions du fret des lignes sur lesquelles elles opèrent; que les taux de messagerie au Canada sont, dans l'ensemble, moins élevés qu'aux Etats-Unis, et que, dans son opinion, ils sont trop bas ici. Il a déclaré que la Compagnie des Messageries du Pacifique faisait des opérations sur les lignes de l'*Union-Pacific,* du *Missouri-Pacific* et du *Wabash;* que ces compagnies de chemins de fer détenaient la totalité de ses actions et percevaient 50 pour 100 de ses recettes brutes, pour le voiturage. Son appréciation de la modération des taux généralement exigés était que ces compagnies pourvoyaient à tout le trafic légitime, que les expéditeurs consentaient à payer les taux du service d'expédition, et que, si les taux n'étaient pas raisonnables, ils détermineraient la diversion du trafic vers les lignes de fret d'une part et vers la poste pour les petits colis. On lui a demandé s'il avait quelque conception de la manière dont il devrait agir, quant à la détermination d'un taux raisonnable pour le transport des marchandises par messageries, s'il avait à organiser ce transport, et il a donné la réponse suivante:—

> R. "Bien, aux Etats-Unis, la pratique générale des chemins de fer est d'exi-
> " ger le double de leur taux de fret pour tout le trafic de fret qui peut être trans-
> " porté par les trains de voyageurs. Ceci s'entend du voiturage seulement,
> " et ils ne fournissent aucun service accessoire. Si, en cas d'urgence, il faut
> " transporter, par un train de voyageur, une consignation considérable, ils exigent
> " le double des taux de fret. Nous sommes justifiables de considérer ce prix com-
> " me un taux raisonnable à demander à la compagnie de messagerie pour le voi-
> " turage seul. Il nous faut ensuite ajouter quelque chose pour notre service ter-
> " minal; notre service accessoire, que nous calculons valoir un autre cent pour cent
> " du taux du fret, ce qui porte notre taux à environ le triple du taux du fret.
> " Puis nous établissons en premier lieu le taux sur cette base. Comme je l'ai dit,
> " nous comptons que nos hommes, sur la ligne, nous informeront si nous man-
> " quons d'obtenir les affaires légitimes de messagerie, et, si nous ne les obtenons
> " pas, nous avons alors à modifier nos taux pour établir compensation. Les che-
> " mins de fer peuvent mettre des wagons frigorifiques, et cela nous induit à abais-
> " ser nos taux, parce que ce genre de transport ne nous est pas confié." (Preuve,
> vol. 75, p. 25.)

M. Maurice T. Jones, de la *United States Express Company,* s'est accordé généralement avec M. Ludlow. Il pensait que les taux, aux Etats-Unis, avaient été fixés

d'une manière empirique. On lui a demandé s'il s'accordait avec M. Ludlow pour dire que l'accroisement des taux était le résultat de l'expérience acquise et de la concurrence, et il a répondu comme suit:—

"Q. Oui. Nous n'avions pas d'abord de divisions du tarif, et les taux étaient "fixés d'une manière très rudimentaire. J'ai entendu le président de la Compagnie des Messageries du Pacifique, qui était depuis très longtemps dans le service de messagerie, faire une fois la description de la vieille méthode d'élaboration des taux. Il disait que lorsqu'un homme chargé d'une boîte pénétrait dans "le bureau, le commis le toisait des pieds à la tête pour deviner combien il avait "d'argent en poche.

"M. SHEPLEY: Cela ne manque pas de sens, non plus.

"Le TEMOIN: Et s'il croyait que cet homme avait un dollar, il en exigeait "un dollar; et si l'homme observait "Je n'ai que 75 cents", il lui répondait "Oh! "bien! très-bien", et prenait les 75 cents. C'était là la vieille méthode de fixer "les taux, avant l'établissement d'une division du tarif, mais nous les élaborons "maintenant sur une base différente. Les taux font partie de ces matières qui "sont du domaine de l'archiviste; ils doivent forcément subsister longtemps, "parce que nous ne pouvons pas les changer; nous avons tant de millions de taux "qu'il serait physiquement impossible de les modifier souvent". (Preuve, vol. 75, p. 97).

Tous les représentants des compagnies de messagerie au Canada, qui ont été interrogés, ont été d'avis que les taux portés dans les tarifs produits étaient raisonnables, et que les réduire tant soit peu aurait pour résultat d'entraver le fonctionnement de ces compagnies. Ils croyaient qu'en prenant en considération les revenus de ces compagnies, nous devions en éliminer certaines sources, telles que les recettes des mandats d'argent, les commissions sur opérations douanières et les recettes du trafic du poisson de la côte du Pacifique, qu'ils prétendirent être très précaires et exposées à cesser d'un moment à l'autre. Nul doute que des matières de cette nature méritent quelque attention; mais en faisant l'estimation du revenu, il faut assurément tenir compte des recettes de toutes sources; une partie de ces recettes peut cesser d'être perçue cette année et le déficit se combler par un nouveau tarif auquel on n'aura pas songé et qui surgira. A tout événement, en examinant quels sont les taux raisonnables pour les voituriers publics, la ligne de démarcation ne doit pas être tirée d'une manière si absolue qu'elle ne puisse permettre de pourvoir à toutes les diminutions probables. Il y a peu de crainte à entretenir à ce sujet; le trafic et les recettes ont augmenté d'une manière constante et ils continueront sans doute à augmenter; de sorte qu'au lieu de rogner de petits item des recettes passées, nous devons croire qu'il n'y aura pas erreur à examiner la question dans l'expectative que les profits à venir s'accroîteront considérablement.

Il ne parait pas déraisonnable de conclure que les compagnies de messageries ont exigé, à leur début, tout ce qu'elles ont pu obtenir du trafic de transport. C'est là simplement attribuer l'élément personnel de l'individu à la corporation. La plupart des gens demandent tout ce qu'ils peuvent obtenir en échange des services qu'ils rendent ou des commodités qu'ils ont à vendre, et les administrateurs des corporations ne seraient pas des êtres humains s'ils en agissaient autrement. Mais, quand une corporation se range dans la classe des utilités publiques, et que, pour des raisons d'intérêt public, elle tombe sous le contrôle de l'Etat, ou qu'elle a besoin de l'autorisation ou d'une franchise du Parlement pour exercer le droit d'exiger des taux en rémunération de ses services, il nous paraît que la manière d'étudier l'augmentation d'un tarif se résume en une formule assez semblable à celle-ci: Quels sont les taux équitables pour lesquels nous pouvons exercer certains services à l'avantage du public et qui puissent représenter un profit raisonnable, étant donné le volume des capitaux engagés, après avoir pourvu convenablement, au moyen d'un fond de réserve, ou autrement, à toutes

pertes probables, à la diminution des affaires, etc.? au lieu d'aborder le sujet de cette manière: Quels sont les taux les plus élevés qu'il soit possible d'obtenir du public pour le moins de services qu'il soit possible de lui fournir? Nous n'entendons pas dire que ceci s'applique aux tarifs que nous sommes à étudier. Nous ne croyons pas que l'application leur en convienne; mais il semble que cette dernière proposition a dû servir de principe fondamental à la détermination du premier tarif. Nous ne croyons pas, en disant cela, mériter les représailles d'une critique sévère. Est-il quelqu'un pour supposer que, lorsque viendra le temps d'élaborer les tarifs de l'aviation, ceux qui les prépareront ne seront pas guidés uniquement par la mesure de l'imposition que pourra supporter le trafic? Et qui pourra s'en plaindre? Pourquoi serait-il injuste, du moins dans les commencements, de la part des propriétaires de s'efforcer d'obtenir tout ce qu'ils pourront de ceux qui voudront se servir de la voie aérienne? Ces tarifs de messagerie, cependant, ont été l'objet d'une révision et d'une réduction constantes, et, malgré la vigilante surveillance exercée par les officiers des compagnies pour protéger leurs revenus, un examen attentif fait constater que de très fortes réductions ont été effectuées durant ces dernières années. La question est de décider si de nouvelles réductions peuvent être raisonnablement opérées.

En examinant le sujet au point de vue des compagnies de chemins de fer, qui sont les principaux intéressés, il serait essentiel de connaître exactement quel est le profit réalisé pour le transport des effets de messagerie, en y incluant la balance restant ou le surplus, après paiement des dépenses de la compagnie de messagerie. On ne nous a fourni aucun renseignement sur ce point important. On dit que 50 pour 100 du produit brut des taux de messagerie constituent la somme qu'il convient d'attribuer tout d'abord au chemin de fer pour le voiturage, mais aucune donnée ne nous a été fournie, sous forme d'opinion ou autrement, par les représentants du chemin de fer, sur la dépense encourue pour l'équipement nécessité pour la traction des articles de messagerie et leur manutention, ou sur la question de savoir si 50 pour 100 constituent une rémunération trop élevée ou trop faible. C'est à peu près là le pourcentage payé dans les Etats-Unis. Aucune preuve n'a été apportée devant nous pour constater si ce pourcentage y est rémunérateur; quoique la question ait été posée à l'un des témoins, celui-ci n'avait aucune connaissance personnelle acquise sur ce point.

Maintenant, lorsque la *Dominion Express Company* a dressé ses premiers tarifs, elle a pris comme base des tarifs de messagerie deux fois et demie le taux maximum de première classe du fret, entre les mêmes localités; en d'autres termes, si le taux maximum de première classe du fret était de $1.00, le taux ordinaire de messagerie était de $2.50, et l'on arrivait, en partant de cette base, à fixer le taux spécial, s'il y avait lieu. La clause 8 du contrat entre la *Dominion Express Company* et la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en date du 1er juillet 1907, se lit comme suit:—

8. "Et la compagnie de messagerie paiera à la compagnie de chemin de fer, "pour chaque mois de calendrier que cette convention demeurera en vigueur, et "ce, le ou avant le dixième jour du prochain mois suivant, la somme de cent mille "dollars, et aussi, telle autre somme, le cas échéant, qui pourrait être nécessaire "pour donner à la compagnie de chemin de fer, en considération du transport, "sur tout le réseau de celle-ci, ou partie d'icelui, de toute propriété, une compen- "sation *égale à cinquante pour cent de plus que ses propres taux réguliers actuels* "*de première classe, entre les mêmes points que ceux entre lesquels le trans-* "*port est effectué par la compagnie de messagerie, l'intention de cette convention* "*étant que la compagnie de chemin de fer reçoive pour le transport des articles* "*de messagerie par la compagnie de messagerie, entre tous points donnés, au* "*moins une fois et demie ses propres taux de première classe de fret, par cent* "*livres, entre les mêmes points*.

"La somme ci-haut mentionnée, sav., cent mille dollars ($100,000), demeu- "rera sujette à rajustement entre les parties aux présentes, à l'expiration de cha-

"que période de deux années, à compte de la date des présentes, et aussi long-"temps que ce contrat sera en vigueur."

Ceci, mis en application, signifierait qu'entre deux points, si le taux de première classe de fret s'élevait à $1.00 sur certain trafic, le prix de messagerie serait de $2.50, dont la compagnie de chemin de fer recevrait finalement le tout, moins, naturellement, les dépenses de la compagnie de messageries se rattachant à ce transport. Dans la pratique, les taux de messagerie ne représentent pas toujours deux fois et demie les taux de première classe de fret, et dans certains cas ils sont moins élevés.

La grande masse du trafic de messagerie est transportée par les trains de voyageurs dans des wagons de messageries qui appartiennent aux compagnies de chemins de fer, mais qui, dans la plupart des cas, sont sous les soins des employés de la compagnie de messageries. Quelquefois, sur les lignes d'embranchement, le même homme agit comme préposé aux bagages et comme employé de messagerie. Maintenant, nous avouons que nous ignorons comment on peut se rendre compte avec exactitude si les taux de messageries devraient représenter, comme base d'appréciation, deux fois et demi les taux de première classe du fret, et personne n'est venu nous éclairer sur ce sujet. On nous a parlé des recettes par wagon comme constituant une indication que les taux de messagerie sont une source de grand profit pour les compagnies de chemin de fer; et le procureur représentant le gouvernement a soumis des calculs établissant que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc possédait soiante wagons-poste gagnant une moyenne de $6,411.00 par wagon par année, 900 wagons de voyageurs gagnant $10,428.00 par wagon, 48 wagons de messageries gagnant $21,846.00 par wagon, et 33,567 fourgons à marchandises gagnant $609.00 par fourgon; que la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien avait 44,430 fourgons à marchandises gagnant $903.00 chacun, 74 wagons-poste gagnant $9,572.00 chacun, 1,460 wagons de voyageurs gagnant $13,453.00 chacun, et 116 wagons de messageries gagnant $19,185.00 chacun; et le Canadian-Northern 10,618 fourgons à marchandises rapportant $695.00 par fourgon, 16 wagons-poste rapportant $5,082.00 chacun, 239 wagons de voyageurs rapportant $8,672.000 chacun, et 14 wagons de messageries gagnant $8,868.00 chacun.

On ne soutient pas, naturellement, que ces chiffres sont exacts; ils sont une estimation basée sur les meilleurs renseignements qu'il était possible d'obtenir. Le procureur représentant les compagnies de messagerie les a contestés, en tant que se rattachant aux gains des wagons de messagerie, mais il n'a pas donné suite à sa contestation, et ne nous a fourni aucun autre renseignement de plus grande valeur, ou apporté aucun argument qui put nous justifier de ne tenir aucun compte de cette estimation. Si ces chiffres étaient erronés, les meilleurs renseignements qui eussent pu les renverser étaient à la portée des compagnies de chemins de fer, et il ne paraîtrait pas injuste d'inférer que s'ils avaient pu être sérieusement contredits, ils l'auraient été.

Jusqu'ici, le sujet n'a été examiné que dans le but d'essayer à acquérir la certitude que ces taux sont ou ne sont pas raisonnables. Il pourrait arriver qu'ils rapportent, dans l'ensemble, des profits raisonnables aux voituriers, et que, cependant, certaines catégories du trafic soient injustement chargées d'un fardeau trop lourd, de même que d'autres catégories ne soient affectées que par des taux inférieurs à ceux qu'elles devraient raisonnablement supporter. S'il en est ainsi, cela serait injuste pour les expéditeurs individuellement, mais, pour le moment, ce n'est pas le point que nous avons à examiner. Les taux ne produisent-ils, en définitive, qu'un profit juste et raisonnable pour les compagnies de chemins de fer? ou, à considérer les résultats financiers et les conclusions et déductions générales raisonnables découlant des observations qui précèdent, n'y a-t-il pas lieu d'effectuer quelque réduction générale additionnelle?

Les compagnies de chemins de fer n'ont, en réalité, qu'une partie très faible et presque négligeable de leurs capitauax qui soit engagée dans ces agences de messa-

gerie, et celles-ci étant des voituriers remplissant des fonctions quasi publiques, sont responsablts, non seulement comme corporations distinctes ou entités, mais, à l'instar des chemins de fer, comme principaux directs envers le public et le pays généralement. La loi, telle qu'interprétée par le chef de la Commission, et nous l'appuyons entièrement dans son interprétation, impose à ces voituriers l'obligation de démontrer à la Commission que leurs taux sont justes et raisonnables. Se sont-ils acquittés de cette obligation? Nous croyons qu'ils ne l'ont pas fait, et, en décidant ainsi, nous n'interprétons pas la portée de cette obligation dans un sens étroit. Ce n'est pas ainsi, non plus, qu'elle doit être interprétée. Le voiturier a droit à beaucoup de latitude en dressant ces tarifs. Il se rencontre de nombreux éléments de danger et de perte contre lesquels il faut se prémunir; mais, après avoir pourvu pour toutes les éventualités que nous croyons prévoir, nous restons sous l'empire de la conviction que les profits que tirent les compagnies de chemins de fer du trafic de messagerie sont, en somme, excessifs et qu'ils devraient être réduits.

On a appuyé sur le fait qu'il existe des risques inhérents à la transmission des colis précieux, des espèces monnayées, et par messagerie, et on a fait allusion aux vols nombreux dont le trafic de messagerie a été victime aux Etats-Unis. Il est parfaitement vrai que ce sont là des considérations dont il faut tenir compte, et les compagnies ont droit d'exiger des taux propres à constituer des fonds de réserve qui puissent pourvoir à des pertes de cette nature, de même qu'à tout autre risque probable; mais la liste des pertes et des réclamations payées au Canada montre que les pertes subies au Canada sont très faibles, proportionnellement au volume du trafic de transport, et à considérer les profits considérables, au chapitre des surplus, des compagnies aux Etats-Unis, on constate qu'elles ont fait ample provision, pour le moins, en prévision des pertes résultant des vols ou d'autres causes. Les taux, au Canada, sont, dans l'ensemble, à peu près les mêmes, en autant que nous pouvons nous en assurer—il est possible qu'ils soient un peu moins élevés qu'aux Etats-Unis, dans quelques cas. Dans ce dernier pays, ces taux—d'après plusieurs enquêtes officielles que nous avons pu consulter—ont paru excessifs, en ce que les profits qui en sont le résultat ont produit des revenus absolument déraisonnables. Nous ne perdons pas de vue le volume du trafic, en comparant les taux de l'un et l'autre pays, pour déterminer s'ils y sont raisonnables. De cette conclusion à laquelle nous en sommes venus, après l'examen le plus attentif, il suit que la requête demandant le maintien des taux, tels qu'ils existent actuellement, ne peut pas réussir; ces taux doivent être rejetés.

Comme résultat, il sera nécessaire de préparer de nouveaux tarifs, et en les dressant il pourra être utile de tenir compte de certaines décisions qui suivent. De beaucoup la plus grande partie des plaintes individuelles que nous avons entendues, au cours de l'enquête générale, sont virtuellement décidées par les jugements et les ordonnances générales; quelques-unes feront l'objet d'un examen ultérieur, sous des titres distincts.

LIMITES DE LA LIVRAISON.

Des plaintes ont été de temps à autre faites devant la Commission, concernant la pratique établie par les compagnies de messageries de limiter le territoire de leur service de réception et de livraison des marchandises, il peut être disposé de ces plaintes en vertu de définitions générales.

On a d'abord prétendu, de la part des compagnies, que la loi ne confère aucune juridiction à la Commission pour statuer sur ce détail du trafic de messagerie; qu'il leur était facultatif d'établir ou de ne pas établir ce service, et qu'advenant qu'elles l'établissent, elles peuvent définir ou limiter le territoire sur l'étendue duquel elles l'exercent.

Disposons d'abord de la question de juridiction. Il semblerait que les compagnies de messagerie, avant de pouvoir limiter leur responsabilité concernant la livraison des

effets de messagerie aux consignataires, doivent obtenir de la Commission la sanction de toute règle ou de tout règlement ayant cet objet en vue.

L'article 353 définit que "ni contrat, condition, règlement, règle, déclaration ou avis, faits ou donnés................ amoindrissant, restreignant ou limitant la responsabilité.................. relativement................... à la remise d'effets par messagerie, n'ont ni vigueur ni effet à moins d'avoir été au préalable approuvés par une ordonnance ou par une règle de la Commission". Nous n'entendons pas cet article comme étant limité à cette catégorie de contrats, au moyen desquels une compagnie pourrait chercher à limiter sa responsabilité en dommages pour la *non délivrance* résultant d'un accident ou d'autre cause; il nous paraît s'appliquer à toutes les catégories de contrats, au moyen desquels la compagnie pourrait chercher à limiter, amoindrir ou restreindre sa responsabilité, quant à la délivrance réelle au consignataire ou à son adresse. Le paragraphe 3 pourvoit à ce que la Commission puisse, dans tous les cas particuliers, ou par règlement, "prescrire les termes et conditions qui régissent le factage, la réception, le soin ou la manutention d'effets à expédier........ ou qoi régissent l'expédition, le port, le transport ou la remise des effets par messageries...................." Si nous lisons bien cette disposition, elle confère à la Commission le droit de prescrire les termes et conditions qui régiront la réception et la délivrance des effets de messagerie, et ceci ne signifie pas seulement, dans notre opinion, la réception et la délivrance aux bureaux ou entrepôts mêmes des compagnies, mais s'entend aussi de la réception, partout dans les cités, villes ou villages où le trafic prend origine, et la délivrance au consignataire, généralement ou autrement, au point de destination. Si cette manière de voir est exacte, il s'ensuit que, si les compagnies définissent des limites d'une étendue moindre que les frontières municipales des points d'origine ou de destination, au delà desquelles elles refuseront de recevoir ou de délivrer, ces limites seront soumises à une révision et devront être approuvées par la Commission. Toutes les plaintes sont venues d'endroits où les services de réception et de livraison étaient déjà établis; de sorte que la question de la juridiction que peut avoir la Commission pour prescrire tels services, à des endroits où ils n'ont pas encore été établis par les compagnies n'est pas actuellement sous examen.

Même si notre juridiction n'était pas établie par la disposition ci-dessus, nous sommes d'opinion qu'elle découlerait du chef de distinction injuste. Supposons que les compagnies aient fixé aux rues du Collège et Carlton les limites nord de leur service, en la cité de Toronto, les habitants au nord de cette ligne ne souffriraient-ils pas d'une distinction établie en faveur des habitants au sud, si les articles de messagerie assujettis aux mêmes taux ne comportaient obligation à la réception et à la livraison qu'à l'égard de ces derniers et non à l'égard des premiers. Ceci, sans doute, est un cas extrême et qui ne se produira vraisemblablement pas; mais il fait voir que la juridiction existe là où il est question de distinction, et c'est sur ce grief que reposent la plupart des plaintes, sinon toutes.

La pratique que la *Dominion Express Company* a perpétuée à Winnipeg est, croyons-nous, absolument contraire à la loi. Il y existe une compagnie de camionnage ou de voiturage que l'on dit ne se rattacher en aucune manière à la compagnie de messagerie ou de chemin de fer, qui tient des voitures à la gare, et à qui la compagnie de messagerie transmet à cet endroit tout le trafic dont la livraison doit s'effectuer au delà des limites fixées par cette même compagnie de messagerie. La compagnie de camionnage perçoit vingt-cinq cents par chaque colis, quelque soient la dimension ou le poids du colis, ou l'endroit de la livraison, et si le consignataire refuse de payer, le colis lui sera remis, mais aucune livraison ne lui sera faite à l'avenir, et les colis à son adresse seront retenus au bureau de messagerie, qui lui donnera avis d'y venir les chercher. Cette imposition de 25 cents, pour la livraison, n'est pas incluse dans le tarif produit, quoiqu'elle soit exigée avec le consentement de la compagnie de messagerie, et elle tombe directement sous la catégorie des

indemnités que comprend l'expression "prix de transport ou taux", telle que définie par l'article 9 de 1908. Nous ne nous occupons pas, pour le moment, de la forme du reçu que la compagnie de messagerie donne au consignateur pour les marchandises qu'elle reçoit pour expédition, mais il paraîtrait raisonnable que si l'on remet à un consignateur, disons de London, un reçu d'un colis adressé à un consignataire de Toronto, avec indication de la rue et du numéro de la rue, en dehors des limites de la livraison de Toronto, sans avis de la part de la compagnie à ce consignateur, au moment de la réception du colis, la compagnie devrait être tenue de le livrer à cette adresse; et il ne devrait pas être permis à la compagnie, une fois le colis parvenu à Toronto, de modifier le contrat fait avec l'expéditeur, pour livraison à l'adresse donnée, et d'inviter le consignataire à venir chercher le colis au bureau; ou, comme dans le cas de Winnipeg, de transmettre ce colis à quelqu'autre agent ou entrepreneur de livraisons, hors la connaissance du consignateur, et d'imposer des frais additionnels au consignataire, malgré que le coût de ce service ait été payé par l'envoyeur, ou que, du moins, la pratique usitée de la compagnie l'ait induit à supposer qu'il payait pour ce service.

Supposons qu'un individu désire expédier, de Brighton, un colis à une personne en dehors des limites de livraison établies par les compagnies à Ottawa, et qu'il a souci d'acquitter à l'avance tous les frais; l'agent de messagerie de Brighton n'a aucune connaissance des limites de livraison à Ottawa, et il accepte le colis adressé avec le nom et le numéro d'une rue, où le bureau a reçu instruction de ne pas opérer livraison; le taux que l'envoyeur est induit à considérer comme couvrant le transport et la livraison, à l'adresse indiquée, est payé, et cependant, le colis, une fois arrivé à Ottawa, ne sera pas délivré du tout. Des faits de cette nature, incidents au trafic de messagerie, arrivent chaque jour aux endroits où existent des limites de livraison. Dans la cité de Winnipeg, du 1er janvier au 31 décembre 1908, il a été délivré, en dehors des limites, 6,684 colis par une seule compagnie de messagerie, et tous ces colis ont payé le taux additionnel à la compagnie de camionnage. A Toronto, en mai 1909, pour une seule compagnie, il y a eu 497 colis délivrés à des consignataires en dehors des limites de livraison; à Winnipeg, 553; à Ottawa, 195; à Saint-Jean, N.-B., 108; à Régina, 130; à Calgary, 171; à Vancouver, 690, et à Montréal, 169. Quoique ces chiffres ne représentent qu'une faible proportion du trafic total des messageries à ces endroits, ils indiquent cependant qu'une partie fort notable de ce trafic atteint des adresses en dehors des limites de livraison établies. La *Dominion Express Company* soumet une liste indiquant qu'elle a transporté 2,661 colis en 1909, à destination d'endroits situés en dehors de ses limites de livraison dans quinze cités. Il peut n'être pas déraisonnable de supposer que, dans une proportion de ces cas, les envoyeurs de ces colis ont cru, alors que les taux étaient préalablement payés, acquittés la somme entière requise pour assurer la livraison au consignataire, et non pas seulement aux gares de chemin de fer aux points de destination.

La discussion n'a pas porté devant nous sur la manière dont les compagnies se proposaient de renseigner l'expéditeur sur les limites de livraison. Il serait d'un injustice manifeste de permettre le maintien de ces limites de livraison sans exiger que les compagnies munissent les agents des informations qui s'y rattachent, de manière à mettre l'agent du bureau de réception en mesure de communiquer lui-même ces informations à l'expéditeur, au moment même de l'expédition, que l'adresse du consignataire soit en dedans ou au delà des limites de livraison, au point de destination. Nous inclinons à accueillir favorablement l'argument des compagnies de messagerie qu'il est juste de limiter la zone de réception et de livraison, à certains endroits. Il a paru, par les témoignages, que quelques villes et cités avaient inclu dans leurs domaines de telles étendues de terrains de culture, que la livraison pouvait impliquer un long voyage dans la campagne. Exiger la livraison, sans rétribution additionnelle, dans de telles conditions, n'est juste ni pour le voiturier, ni pour le reste du public, de qui

l'on s'attend à ce qu'il paye un prix qui puisse constituer une part de l'ensemble des profits raisonnables du voiturier, et si ce dernier est chargé, pour le bénéfice d'une partie du public, d'une somme considérable de travail qui ne peut être exécuté qu'à perte, ce travail sera accompli au détriment d'une autre partie du public. D'autre part, il est difficile de concevoir comment les compagnies pourront munir les agents de leurs nombreux bureaux des informations nécessaires pour renseigner les expéditeurs sur ces limites de livraison, et sur le fait que l'adresse du consignataire est comprise ou non comprise dans ces limites. Un homme arrive dans le bureau de messagerie de Virden, Manitoba, avec un colis adressé au n° 10, Forrest-Hill-Road, Toronto. Dans le cas même où l'agent de Virden aurait les limites de livraison de Toronto et un almanach des adresses de Toronto, il lui serait difficile de déterminer si l'adresse du consignataire est portée dans ces limites ou au delà. Avec cette réserve que dans le cas où les consignations sont acceptées pour livraison généralement, c'est-à-dire, sans adresse spécifique, au point de destination, et dans le cas où la consignation porte une adresse en dehors des limites, les compagnies devraient être tenues, en l'absence d'avis à l'envoyeur, d'opérer la livraison au consignataire, nous croyons qu'il n'est pas injuste que des limites de livraison soient établies, dans certaines villes et cités, et dans certains villages. Pour rendre ce qui précède plus clair: 1. Advenant qu'une compagnie de messagerie accepte un colis adressé à Alexander Adamson, Montréal, elle devrait être tenue de faire la livraison au consignataire, quel que soit l'endroit où il réside à Montréal. Cet endroit pourrait être localisé par l'agent qui accepte le colis, et qui peut exiger une adresse spécifique. 2. Si le colis porte une adresse de rue et de numéro, en dehors des limites de livraison, et qu'aucun avis de ce fait ne soit donné à l'envoyeur, dans le reçu fourni par la compagnie, la livraison devrait être effectuée au consignataire à l'adresse indiquée sur le colis. Il a été entendu, lors des séances à Winnipeg, que si la Commission décidait qu'elle avait juridiction sur cette matière, et qu'il est raisonnable de fixer des limites à certains endroits, chacun des endroits où ces limites ont été déterminés serait l'objet d'un examen distinct et séparé.

Il appartient maintenant aux compagnies de messagerie de soumettre à la Commission quelque base raisonnable sur laquelle reposerait le trafic de messagerie à destination des limites de livraison, s'il faut qu'il en existe. Ceci s'entend de quelque mode de faire affaires d'une façon qui permette à l'expéditeur de savo r si sa consignation est à destination d'un endroit en dehors des limites de livraison et puisse pourvoir à l'éventualité de la non-livraison, de même qu'aux frais additionnels; ou, de telle façon, qu'en l'absence de ce renseignement spécifique, il y a obligation de délivrer à l'adresse fournie. S'il est possible de satisfaire aux exigences de la Commission sur ces points, et de démontrer que le risque d'une injustice envers le public est très faible, nous serons alors prêts à soumettre à l'examen et à reviser, si cela est nécessaire, les limites actuelles telles qu'établies par les compagnies, et, à cette fin, chaque compagnie devrait produire des listes énumérant les localités où existent des limites de livraison, accompagnées de cartes définissant ces limites, de même que le reste du territoire des municipalités, en dehors des mêmes limites; advenant que la Commission ne serait pas convaincue qu'il soit possible de trouver un moyen de mettre ce système en application, il faudra alors abolir les limites de livraison.

La *Dominion Express Company* a dernièrement produit des listes des endroits où existent des limites de livraison, avec des cartes montrant les particularités nécessaires; si les limites de toutes les compagnies sont les mêmes, ces cartes ainsi produites pourront être utilisées par toutes les compagnies, pour les fins de leurs requêtes.

Dans l'examen de cette question, on observa que l'étude en est subordonnée à la théorie que la Commission a juridiction pour permettre aux compagnies, dans les cas qu'il convient, d'établir des limites de livraison, par application de l'article 353,

qui, pris dans son sens large, semblerait indiquer que si la Commission, au moyen d'une ordonnance ou d'un règlement, approuve les dispositions adoptées se rattachant à la responsabilité ou à la garantie de la compagnie de livrer à quelque endroit particulier, cette approbation pourra couvrir la livraison en dedans, mais non au delà des limites définies à cet endroit. Si, d'autre part, la Commission n'a pas de juridiction en vertu de cet article, il paraîtrait alors être du devoir évident de la compagnie d'opérer livraison, personnellement, au consignataire, indépendamment de toute tentative faite par la Commission pour fixer des limites de livraison.

Il peut être utile de consulter l'extrait suivant du rapport de la cause de Willbeck v. Holland, 45 N.-Y., à la page 13:—

"Les voituriers par terre sont tenus de délivrer ou offrir les marchandises "au consignataire, à sa résidence ou place d'affaires, et jusqu'à ce que cela soit "fait, ils ne sont pas relevés de leur responsabilité comme voituriers. Les voitu-"riers, bateaux et chemins de fer sont exemptés de l'obligation de la délivrance "personnelle. Ces voituriers se libèrent de leur responsabilité comme tels, en "transportant les marchandises à leur bureau d'affaires le plus rapproché de la "résidence ou place d'affaires du consignataire, et en lui donnant avis qu'ils sont "prêts à délivrer les marchandises à tel bureau. Mais cette exemption ne s'étend "pas aux compagnies de messagerie, quoiqu'elles puissent entreprendre de faire "le transport par voie ferrée. Ces compagnies ont été établies dans le but "d'étendre jusqu'au public l'avantage de la délivrance personnelle que compor-"taient tous les cas de transport par terre, antérieurement à l'introduction du "transport par voie ferrée."

L'exemption accordée aux voituriers par voie ferrée et par eau de la responsabilité édictée par la loi commune de délivrer personnellement au consignataire, a été l'un des principaux encouragements qui ont présidé à l'établissement d'un système de transport des marchandises par messagerie, et la bonne manière de voir serait qu'en l'absence de coutume ou de contrat, une compagnie de messagerie est tenue de la délivrance au consignataire personnellement.

Dans la cause de Baldwin v. *The American Express Company,* 23 Illinois, 201, il est dit:—

"C'est la doctrine bien assise en Angleterre et en ce pays qu'il doit y avoir "une délivrance réelle à la personne convenable, à sa résidence ou place d'affaires, "et le voiturier ne peut en aucune manière se libérer de sa responsabilité comme "tel, si ce n'est en prouvant qu'il a exécuté cet engagement ou qu'il a été excu-"sable de ne pas l'avoir exécuté, ou a été empêché de l'exécuter par force ma-"jeure ou le fait d'un ennemi public."

Dans un très grand nombre de causes mises devant les tribunaux aux Etats-Unis, il a été décidé que les compagnies de messagerie doivent opérer la livraison personnelle, et la raison donnée, dans la cause de l'*American Express Company v. Robinson, Pennsylvania State,* 274, est que toute autre règle entraînerait la destruction des affaires des compagnies de messagerie, car la compensation qu'elles reçoivent est basée sur un contrat pour la délivrance personnelle des marchandises qui leur sont confiées comme voituriers.

Dans quelques Etats, cette matière a été l'objet d'une législation spéciale. Une loi a été adoptée dans l'Indiana, obligeant toutes les compagnies de messagerie qui font affaires dans cet Etat de délivrer, personnellement, à tous les consignataires demeurant dans les limites municipales des cités de l'Etat, dont la population est de 2,500 habitants ou plus.

Il n'y a, dans les articles de la loi des chemins de fer, rien qui s'applique aux compagnies de messagerie, en tant qu'agissant spécialement au sujet de la matière qui nous occupe, si ce n'est l'article même qui confère à la Commission le pou-

voir de décider sur la validité des contrats limitant la responsabilité ou la garantie des compagnies, concernant les livraisons des effets de messagerie; et si cette disposition s'étend, comme nous le décidons, à un contrat limitant la responsabilité de la délivrance audelà du territoire circonscrit dans les municipalités indiqués, alors, comme nous l'avons dit, il ne paraît pas déraisonnable de permettre certaines délimitations, dans certaines cités et villes et certains villages, pourvu qu'un système puisse être établi qui fonctionnera de façon satisfaisante et de manière à porter à la connaissance personnelle de l'expéditeur l'avis spécifique que son colis peut être à destination d'un point où la compagnie n'est pas tenue d'opérer la livraison personnelle.

Dans la formule de contrat dont se sert la *Canadian Express Company* (pièce n° 2), et qui sera plus tard remplie, il ne paraît pas y avoir de limitation de la responsabilité relative à la livraison personnelle. En d'autres termes, l'ensemble du contrat ne tend pas à limiter la responsabilité de la compagnie relative à la livraison au consignataire personnellement; et il semblerait que la *Canadian Express Company,* par application de son obligation légale en vertu de la loi commune, comme voiturier, a constamment été tenue responsable de la délivrance personnelle des marchandises transportées, non seulement aux points établis de livraison, mais à toutes les destinations. D'autre part, la formule de contrat dont se sert la *Dominion Express Company* pourvoit à ce que les livraisons ne soient faites que dans les limites établies par cette compagnie, à tels points y situés à l'époque de l'expédition, et le paiement à l'avance, dans ces cas, ne couvre que les endroits compris dans ces limites de livraison. Ces deux contrats ont obtenu l'approbation temporaire de la Commission, quoique la *Dominion Express Company* n'ait pas, à l'époque, soumis de cartes montrant les limites de livraison qu'elle avait définies à différents endroits, et l'approbation de la Commision n'a jamais été demandée quant à ces limites ainsi établies.

Toutefois, il peut n'être d'aucune utilité d'appuyer sur ce détail, car il n'a trait qu'au passé, et l'objet actuellement en vue est d'obtenir l'établissement d'un systême raisonnable et convenable, à la fois pour le public et pour les compagnies de transport, pour l'avenir. Naturellement, on comprendra que tout ce qui regarde ce sujet des limites de livraison se confine à telles cités et villes dans lesquelles, à raison des circonstances locales, il paraîtrait raisonnable d'établir des limites de livraison. Il existe une quantité innombrable d'endroits au Canada où les compagnies n'ont aucun service de réception et de livraison, et où il serait absolument déraisonnable d'étabir ces services, dès que les dépenses de réception et de livraison ne forment pas partie des taux exigés. Dans la plus grande partie des localités où il y a des agents de messagerie, il n'y a pas de réception ni de livraison personnelle, et la coutume y est d'avertir le cossignataire de l'arrivée du colis au bureau de messagerie particulier, et de lui demander d'aller en prendre livraison dans un délai raisonnable.

Il est évident que, pour toute cette catégorie de trafic, la partie des dépenses terminales représentant la réception et la livraison ne devrait pas entrer dans la somme des taux exigés. Par le passé, les tarifs n'ont pas pourvu à ce détail, le même taux étant établi (1) là où il n'y avait pas de service de réception ou de livraison; (2) là où se faisait la réception mais non la livraison; (3) là où se faisait la livraison, mais non la réception; (4) là où ces deux services existaient. Ce genre de tarif offrait des traits de disparité, et le nouveau tarif doit être basé sur les services réellement rendus; en d'autres mots, cette partie du public qui n'a pas l'avantage du service de réception et de livraison ne devrait pas payer les taux qui incluent les dépenses de ce service.

A la suite d'une conférence, les compagnies se sont entendues pour publier des tableaux indiquant les limites de livraison dans toutes les cités de 10,000 âmes et plus, et dans de grandes villes de moindre population où existent actuellement des limites de livraison. Ceci peut être un projet raisonnable à mettre à l'essai, mais il doit être subordonné à l'entente qu'il n'est pas final, s'il est constaté que les résultats de son application ne sont pas satisfaisants; et l'approbation des clauses de la limite

de livraison dans les reçus de marchandises est soumise à cette restriction. Il va de soi que les compagnies, en faisant disparaître ces distinctions de traitement ne devront pas augmenter les taux d'aucuns des services qu'elle fournisent.

Robert v. Dominion Express Company.

Un autre cas se rapportant à cette matière de la limite de livraison s'est rencontré à l'occasion d'une plainte formulée devant la Commission depuis que ce qui précède a été écrit.

Le 22 septembre, la Commission recevait d'un M. James Roberts, coin de la 22e rue et Stony-Plain-Road, Edmonton, une plainte comportant que la *Dominion Express Company* avait exigé 75 cents pour la livraison de 5 boîtes de fruits à sa maison de commerce, à l'adresse ci-haut. Il paraît que ces fruits avaient été expédiés de Mission-Junction, le taux, de cet endroit à Edmonton, étant de $2.55 par 100 livres. Le prix payable à la compagnie de messagerie sur cette consignation (du poids de 109 livres) était de $2.77. Dans la réponse produite par la compagnie de messagerie, on allègue que l'adresse à laquelle la consignation qui avait été délivrée était à environ " 1½ mille audelà des limites régulières de livraison de la compagnie à Edmonton"; qu'une convention était intervenue avec une compagnie locale de livraison pour effectuer le transport des expéditions audelà des limites régulières de livraison de la compagnie de messagerie et " en dedans de certaines limites ", aux conditions suivantes:—

> 5 livres et au-dessous, 10 cents; au-dessus de 5 livres et jusqu'à 10 livres, 15 cents; au-dessus de 10 livres et jusqu'à 20 livres, 20 cents; au-dessus de 20 livres et jusqu'à 100 livres, 25 cents; 10 cents pour chaque 100 livres additionnelles ou toute fraction de ces 100 livres.

La réponse ajoute que l'adresse à laquelle la consignation a été délivrée était au delà des limites dans lesquelles le charretier était tenu d'opérer livraison sur la base de l'échelle ci-dessus, et que ce charretier avait exigé 75 cents. La compagnie ajoute encore que "la compagnie de messagerie n'a aucun contrôle sur le prix exigé par le charretier ", et on demande que la plainte soit rejetée.

Le cas est quelque peu semblable à celui de Winnipeg, si ce n'est qu'il est plus accentué, et que la compagnie de livraison locale, avec laquelle traite la compagnie de messagerie, limite la zone dans laquelle elle consent à opérer la livraison, et qu'elle impose elle-même un prix arbitraire pour la livraison en dehors de cette zone. Comme on l'a énoncé dans le cas de Winnipeg, tout ce système est absolument illégal, et, dans l'espèce, la *Dominion Express Company* est devenue solidaire de son agent, le charretier, et a concouru à la livraison sur paiement de certains taux, sans que ces taux aient été produits et soumis à l'approbation de la Commission. La Commission n'a pas le pouvoir d'ordonner à la compagnie de messagerie de rembourser ces paiements illégaux qu'elle a permis à ses charretiers d'imposer, et tout ce qu'elle peut faire est de déclarer que toute cette combinaison est irrégulière et illégale.

Le plaignant, dans l'espèce, en répliquant à la réponse de la compagnie, s'exprime comme suit:

> "Au sujet de la question de livraison gratuite, j'apprends de source locale "qu'au lieu de se servir de ses hangars à fret comme centre de ramification d'où "la livraison devrait s'effectuer, la compagnie se sert de l'édifice qu'occupe "l'administration du Pacifique-Canadien, situé à quelque 1,600 verges à "l'est des hangars à fret, comme centre de distribution, et qu'elle établit la "ligne de livraison gratuite à environ 200 verges à l'ouest des hangars à fret. Cette "disposition fait que la limite de la livraison gratuite se trouve à environ un mille "du bureau de la compagnie. La distance pour laquelle les taux spéciaux, et, je

"crois, les taux élevés, sont demandés, se trouve aussi approximativement que possible à 1,354 verges. C'est là la distance pour laquelle la compagnie exige 35 "cents s'il s'agit du transport de 109 livres. La distance indiquée plus haut conduit les marchandises à l'extrémité sud de l'angle de la 21e rue et l'avenue Jasper. "Néanmoins, parce que le charretier aura voyagé, en remontant la 21e rue, l'espace de 625 verges, et qu'il aura tourné à l'ouest jusqu'à ma maison d'affaires, à "partir de la 21e rue, on impose un prix additionnel de 40 cents."

Il ne peut être décidé s'il eut été raisonnable que la compagnie de messagerie fût tenue d'effectuer la livraison jusqu'à l'endroit où se trouve située l'épicerie de M. Robert, parce que la Commission n'est pas en possession de données suffisantes relativement au volume du trafic ou à d'autres détails. Avant d'approuver les tableaux montrant et définissant les limites de livraison, dans les différentes cités et villes du Canada, la Commission établira quelles sont, dans son opinion, les limites raisonnables dans lesquelles la livraison devra s'effectuer; c'est-à-dire dans l'hypothèse que les compagnies pourront convaincre la Commission qu'il existe un moyen raisonnable d'établir un système acceptable.

TARIFS FONDAMENTAUX REGULATEURS ET ECHELLE REGULATRICE DE SUDBURY.

Des plaintes sont venues du Manitoba, de l'Alberta et de la Saskatchewan, relativement au niveau général des taux de messagerie. En présence de la preuve soumise ainsi que des circonstances particulières existantes et du volume du trafic qui se présente, une révision et un nouvel arrangement des taux sont justifiables.

A la base du tarif fondamental régulateur de messagerie par mille se rencontre la question de division du territoire en groupes de distance à parcourir. Dans l'est du Canada, ces distances de 1 à 100 milles se classent dans les groupes de 25 milles; de 100 à 200 milles, dans les groupes de 50 milles, et de plus de 200 milles, en groupe de 100 milles jusqu'au maximum. Il nous semble que le groupement des distances repose sur une base logique. Le tarif fondamental régulateur du Lac-Supérieur commence à North-Bay, et à partir de cet endroit il n'existe, à l'ouest, aucun arrangement de groupes de distance comme dans l'est. Chaque tarif fondamental régulateur, à l'ouest de North-Bay, a son groupement particulier des distances, et les groupes y sont irréguliers et empiètent les uns sur les autres.

La Commission ne croit pas nécessaire en ce moment, d'imposer aux compagnies de messageries une direction quant aux distances exactes qui devraient être contenues dans chaque groupe de distances à l'ouest à partir du territoire du Lac-Supérieur, et ce territoire inclus; mais il semble qu'il y aurait des avantages dans l'adoption d'un système général uniforme, de manière, par exemple, à ce que deux ou plus des groupes de l'ouest soient équivalents au groupe correspondant de l'est et y soient inclus, au lieu de s'en tenir à la relation fractionnaire qui existe aujourd'hui. Les compagnies de messageries devraient, dans un délai de trois mois, faire un nouvel arrangement de leurs territoires fondamentaux de distances à partir et y compris le territoire du lac-Supérieur, et suivant cette suggestion.

Au point de vue de l'uniformité, il est opportun que les territoires couverts par les différents tarifs fondamentaux régulateurs soient refaits. Actuellement, les échelles de l'Est et du Lac-Supérieur se rencontrent à North-Bay. A cause de cette circonstance que, depuis la construction de la ligne Toronto-Sudbury de la Compagnie du Pacifique-Canadien, les taux de fret se sectionnent à partir de Sudbury, au lieu de le faire à partir de North-Bay, comme auparavant, on devrait substituer Sudbury à North-Bay. Les échelles de messagerie des prairies et des montagnes se réunissent à Macleod et Calgary. Ici, encore, il paraitrait opportun que la division s'effectuât comme dans le cas des tarifs fondamentaux régulateurs du transport des marchandises, à Crow's-Nest, Canmore et Thornton.

En résumé, la Commission ordonne:

1. Qu'il devra y avoir quatre échelles fondamentales "régulatrices", sav.:

(A) Sur toutes les lignes à l'ouest de Sudbury et Windsor, et incluant ces localités, à l'exclusion de la ligne du *Temiskaming & Northern Ontario Railway.*

(B) Sur toutes les lignes à l'ouest à partir de Sudbury, et incluant cette localité, jusqu'au Saut-Sainte-Marie, Ontario, Crow's-Nest, Canmore et Thornton, Alberta, et incluant ces localités; aussi, au nord à partir de North-Bay et incluant cette localité.

(C) Sur toutes les lignes à l'ouest de Crow's-Nest, Canmore et Thornton et incluant ces localités, jusqu'à la côte du Pacifique et aux ports de transbordement de l'île Vancouver.

(D) L'Ile Vancouver.

2. Que les groupements de "B", "C" et "D" seront assimilés à ceux de "A", de manière à ce qu'il n'y ait pas d'empiétement.

3. Que la base de (A) n'excédera pas $3.00, celle de (B) $5.00, et celle de (C) $6.00 par 100 livres pour le groupe de 900-1000 milles.

4. Actuellement, la pratique pour le tarif inter-divisionnaire, entre le territoire "A" et le territoire "C", est d'établir un taux, parcours continu, en prenant la somme des deux tarifs. Le système qui s'applique au tarif de transport des marchandises est plus satisfaisant; en conséquence, dans l'intérêt de l'uniformité de la pratique et pour alléger le fardeau des taux, pour le trafic inter-divisionnaire, qui n'est pas sujet à l'échelle plus haute ou la plus haute échelle fondamentale des distances, telle qu'appliquée au parcours continu, devrait être adoptée dans l'une ou l'autre direction.

5. Entre les points à l'est de Sudbury et ceux situés à l'ouest, les taux de parcours continu sont actuellement établis en ajoutant au tarif local de l'est de Sudbury un tarif fondamental régulateur spécial pour l'ouest de cette localité, ce dernier tarif étant considéré comme moins élevé que le tarif local de Sudbury. Nous ne voyons rien qui s'oppose particulièrement à ce système, et l'échelle régulatrice de Sudbury peut subsister, pourvu que les tarifs de parcours continu soient moins élevés, dans tous les cas, que la somme des taux du tarif jusqu'à Sudbury et à partir de Sudbury, et ne soient pas plus élevés que le tarif fondamental le plus élevé, tel qu'appliqué au parcours continu du point initial d'expédition à celui de la destination. Les tarifs entre les points à l'est de Sudbury et ceux à l'ouest de cette localité doivent indiquer les taux spécifiques du parcours continu.

Nous croyons que la méthode régulière de Sudbury peut être raisonnablement appliquée au trafic inter-divisionnaire *via* North-Bay, et nous ordonnons, en conséquence, que pour le trafic entre les points au nord de North-Bay, et les points à l'est, au sud et à l'ouest de cette localité, les taux proportionnels au nord de North-Bay seront les mêmes qu'à l'ouest de Sudbury, sujets aux mêmes dispositions.

POINTS DE CONCURRENCE ET ROUTES ET TAUX DE PARCOURS CONTINU.

Un grand nombre de plaintes individuelles ont été faites au sujet des taux excessifs de messagerie par suite de ce que les compagnies n'ont jamais établi de taux de parcours continu, et de la pratique qu'elles ont adoptée de pressurer le trafic de cette catégorie et d'additionner les taux locaux. On a aussi formulé des plaintes au sujet de la violation de la clause relative aux courtes distances et aux plus longs parcours, résultant du système usité de diriger le trafic sur ce qu'on appelle les points de concurrence. On trouve un exemple de ces deux cas dans la cause de *Brown Bros.* v. l'*American Express Company et al.,* dans laquelle les plaignants demandaient "s'il pouvait être permis à une compagnie de messagerie d'exiger un prix plus élevé pour une distance plus courte que pour une plus longue", et ils alléguaient que cela avait eu lieu à l'occasion d'expéditions faites, de Toronto et de points situés à l'est, à destina-

destiné à Fenwick ayant été assujéti à un taux plus élevé que celui destiné à Welland. tion de Welland et Fenwick, sur le *Toronto, Hamilton & Buffalo Railway*; le trafic A l'audition, les faits ont été exposés et les plaidoiries entendues.

Depuis plusieurs années, la *Canadian Express Company* avait un bureau à Welland et y faisait affaires, à partir de Toronto et des localités à l'est, sur les lignes de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc *via* Ste-Catherine, la distance de Toronto à cette ville était de 70:8 milles, et à Welland, de 14:1 milles; le taux par cent livres, avait été établi à soixante et quinze cents et a été maintenu à cette somme. Subséquemment à l'établissement de ce taux, la *Toronto, Hamilton & Buffalo Railway Company* a construit une ligne de chemin de fer de Hamilton à Buffalo, passant par Welland, et, depuis l'ouverture de cette ligne, les trains d'entier parcours voyagent de Toronto à Buffalo, sur la ligne de la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc, de Toronto à Hamilton, en vertu d'un arrangement entre les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc; puis, sur le chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo jusqu'à cette dernière cité. La *Dominion Express Company* se sert de ces lignes, entre Toronto et Hamilton, et l'*American Express Company,* entre cette dernière cité et Buffalo. Suivant la pratique, les effets de messagerie destinés à Fenwick ou Welland sont transportés, de Toronto à Hamilton, dans les trains de ces lignes sous la surveillance d'un messager de la *Dominion Express Company*; puis, un messager de l'*American Express Company* prend charge du wagon et des articles de messagerie qu'il contient pour le reste du voyage. Quand cette nouvelle route a été ouverte au service des messageries, la *Canadian Express* a adopté le taux de soixante et quinze cents par 100 livres jusqu'à Welland, et depuis lors, le trafic passant par l'une ou l'autre route a payé le même taux, sav., 75 cents par 100 livres. Fenwick est une station entre Hamilton et Welland, plus rapprochée que cette dernière ville de sept milles de Toronto, et le taux y est de 90 cents par 100 livres, de sorte que 100 livres transportées à Fenwick coûtent 15 cents de plus que pour leur transport à Welland, bien que la consignation passe par les sept milles du territoire situé au delà de Fenwick. Le taux de 90 cents à Fenwick est une combinaison du taux local de 40 cents de la *Dominion Express Company* d'Hamilton à Fenwick; on dit que ce dernier endroit est un bureau "*exclusif*" de l'*American Express Company.* On représente, de la part de ces compagnies, que Welland est un point "*de concurrence*", et qu'elles s'entendent sur un taux de 75 cents d'entier parcours pour faire face au taux de la *Canadian Express Company* à cet endroit.

Le paragraphe 5 de l'article 315 de la loi des chemins de fer décrète que "la Com-
"mission ne peut approuver ni permettre, pour le transport soit des voyageurs, soit
"des marchandises, effectué dans des conditions et des circonstances analogues, et
"dans la même direction et sur la même ligne, des taux plus élevés pour une courte
"distance que par un plus long parcours, quand la plus courte distance fait partie du
"plus long parcours, à moins que la Commission ne soit convaincue que, vu la con-
"currence, il est à propos d'autoriser ces taux."

Si deux colis de 100 livres chacun sont délivrés par la *Dominion Express Company* à Toronto, à destination respectivement de Fenwick et de Welland, on les transporte à leur destination, en tant qu'il s'agit du transport réel, "dans des conditions et des "circonstances analogues, et dans la même direction ou sur la même ligne", et cependans le taux pour Fenwick est plus élevé que pour Welland, malgré que la distance y soit plus courte et fasse partie du plus long parcours jusqu'à Welland. La loi défend cela, "à moins que la Commission ne soit convaincue que, vu la concurrence, il est à "propos d'autoriser ce taux".

A première vue, il semblerait absurde que le taux pour Welland soit moindre que pour Fenwick; cependant, après examen, on verra qu'aucune injustice n'est faite à Fenwick. Le taux de 75 cents de la *Canadian Express Company,* à Welland, devait être fixé de concert par les deux compagnies exploitant la nouvelle route; autrement celles-ci ne pouvaient espérer se partager le trafic de Welland. Avant l'ouverture de

cette nouvelle route, Fenwick n'avait pas de service de messagerie, du moins par voie ferrée; Welland l'avait, et la nouvelle route lui fournissait des facilités aditionnelles et y créait des conditions favorables à la concurrence, quant aux facilités, sinon quant aux taux. La nouvelle route n'a pas eu pour effet de réduire les taux, mais elle a donné au public le choix d'une route additionnelle, ce qui a généralement pour résultat de créer un service plus soigneux et plus efficace. Les expéditeurs, consignant de Welland ou pour Welland, ont l'avantage de diriger leur trafic sur l'une de ces routes, à leur choix, tandis que le trafic consigné de Fenwick ou pour Fenwick ne peut être dirigé que par une seule route, de sorte qu'à ce point de vue Welland est une localité où il y a concurrence entre ces routes pour l'obtention du trafic, situation qui n'existe pas à Fenwick. Il semble donc que si la Commission se convainc qu'il est opportun de les permettre, ces taux ne comportent rien d'illégal. En d'autres termes, si ces taux sont raisonnables en eux-mêmes, ils ne sont pas prohibés par la loi. Comment Fenwick serait-il injustement traitée? Des circonstances de cette nature se présentent par tout le pays et dans d'autres contrées. La concurrence entre les voituriers par voies ferrées, et la concurrence entre les voituriers par eau et les voituriers par voie ferrée, créent des localités favorisées où les marchandises partant ou arrivant jouissent de taux moins élevés et auxquelles la clause des courtes distances et des longs parcours n'a pas d'application.

En commentant les clauses des courtes distances et des longs parcours de la loi *The Act Respecting Commerce*, le professeur McPherson, dans son ouvrage intitulé "*Railroad Freight Rates in relation to the Industry and Commerce of the United States*", éd. 1909, pp. 239-240, dit:—

"La pratique ordinaire de réduire les taux, entre des stations séparées par des "distances considérables, à un niveau moins élevé que celui de ceux qui étaient "maintenus entre les stations intermédiaires a toujours et presque partout été "l'occasion de récriminations, que cette pratique ait été imposée par des éléments "de concurrence insurmontable, tels que les voies de navigation, ou par les exi-"gences inévitables du commerce pour le transport des produits sur les marchés, "ou qu'elle l'ait été par la furie de la lutte pour l'obtention du trafic. Cette pra-"tique, communément désignée par les mots "moindre redevance pour long par-"cours que pour courte distance", parait naturellement injuste. L'argument que "si un chemin de fer peut entreprendre de transporter 100 livres sur une distance "de 1,000 milles pour $1.00, c'est un crime de sa part que d'exiger $1.50 pour 500 "milles sur la même ligne, semble, au premier énoncé, sans réplique. Les chemins "de fer, dont la bataille n'était pas tout à fait différente de celles des fauves dans "la jungle, obéissaient à l'instinct de la conservation qui leur est commun avec "les bêtes sauvages et l'espèce toute entière. Quoique la justice, au point de vue "économique, qui, dans certaines circonstances, domine "la redevance moindre "pour long parcours que pour courte distance", serait-ce sur la même route, ait "été signalée par un économiste anglais dès 1849, sa logique n'a pas pénétré dans "les esprits des expéditeurs ou de la majorité des intéressés dans le commerce "eux-même, qui étaient disposés à admettre qu'ils ne faisaient que ce qu'ils étaient "obligés de faire, dans des conditions auxquelles ils ne pouvaient se soustraire, "et ne cherchaient pas à justifier cette pratique, en s'appuyant sur des raisons "d'ordre économique. Ce n'est que plusieurs années plus tard que les économistes "américains, Hadley, Seligman et Taussig ont énoncé les principes sur lesquels "reposent l'ajustement des taux de fret. Il est hors de question que si ces prin-"cipes, appuyés qu'ils sont sur une fondation indestructible, eussent été convena-"blement exposés par les éducateurs de l'opinion et par la presse, et eussent trouvé "le chemin des esprits favorablement disposés du peuple américain, l'histoire des "chemins de fer américains n'aurait pas été dans la nécessité d'écrire plusieurs "de ses pages les plus désolantes."

Dès les premiers jours de son établissement, la Commission du Commerce entre Etats a décidé, dans plusieurs causes, que la concurrence entre voituriers n'était pas une raison suffisante pour justifier un prix plus élevé pour une courte distance que pour un plus long parcours, si la distance plus courte était incluse dans la plus longue. Les tribunaux du pays ont constamment renversé ces décisions, et, dans une cause, on remarque cet exposé bien approprié à la situation: "Est-ce que les millions qui ont été placés dans les chemins de fer, pour doter l'Etat de grands systèmes de transport, doivent être destinés à la ruine? Le gouvernement va-t-il entreprendre la tâche impossible, mais préjudiciable, de faire que les avantages commerciaux d'une localité soient égaux à ceux d'une autre? Autant vaudrait qu'il entreprenne d'égaliser les facultés intellectuelles de ses citoyens."—(Ibid. p. 253.)

On observera, naturellement, que la question que nous examinons, telle qu'énoncée par les requérants, ne repose pas sur l'injustice du prix du transport à Fenwick; on ne se plaint pas que le taux de 90 cents à Fenwick est trop élevé; en répondant à la demande telle que formulée, nous ne nous attachons qu'à l'enquête spécifique que les requérants ont faite. La réponse à la question de ces derniers sera donc: "dans les circonstances actuellement existantes, oui".

Les deux points importants de cette plainte, auxquels nous avons déjà fait allusion, sont, premièrement, pour ce qui concerne Welland comme point de concurrence; deuxièmement, *le taux, pour Fenwick, étant la somme des taux locaux.*

La question de taux communs d'entier parcours exigés par les compagnies de messagerie n'a pas été discutée avec une précision quelconque, en tant qu'elle pourrait affecter pécuniairement les compagnies, dans l'enquête générale sur le service de messagerie; mais nous lui avons consacré beaucoup d'attention, depuis l'audition de cette cause, et nous en sommes venus à la conclusion que les compagnies exploitant le commerce de messagerie au Canada doivent établir des taux communs d'entier parcours sur les articles de messagerie qui soient moins élevés que la somme de leurs tarifs locaux. Les articles 333 et 334 définissent que les compagnies peuvent convenir de tarifs communs pour des routes continues; et que la Commission peut exiger qu'une entente s'effectue, si elles n'ont pas déjà établi de tarif commun concurremment, ou, en l'absence de telle entente, que la Commission peut fixer elle-même le taux et le répartir entre les compagnies. En présence de ces dispositions, il paraît facile de convenir que là où les compagnies de messagerie établissent des routes continues, elles devraient en même temps s'entendre sur les taux communs de leur trafic de fret et sur le partage de ces taux; et nous croyons que ces taux devraient être moins élevés que la somme des taux locaux. La question est de déterminer "de combien moins élevés"? Nous ne croyons pas, dans le cas présent, que la valeur du service fourni à l'expéditeur soit un facteur dominant; s'il en était ainsi, alors le taux commun, là où la route continue est exploitée par deux compagnies ou plus, ne pourrait être supérieur au taux de l'entier parcours qu'effectuerait une seule compagnie, entre les mêmes points, parce que la valeur du service, pour l'expéditeur, n'est pas augmentée du fait que le trafic est desservi par plusieurs compagnies. Il y a habituellement quelques dépenses additionnelles qui se rattachent aux transmissions, tenue de livres, comptabilité, audition de livres, et sans doute d'autres détails, là où les consignations sont transportées par deux compagnies ou plus, dépenses qui n'existent pas là où une seule compagnie est chargée de ce transport. La difficulté est de définir quelle est la base sur laquelle il convient de faire reposer ce genre d'affaires. Cette matière a été l'objet de l'attention de quelques-unes des commissions instituées aux Etats-Unis, mais on ne pourrait vérifier si les conclusions auxquelles elles en sont arrivées pourraient être équitablement applicables ici sans une connaissance intime de cette catégorie de trafic, tel qu'il existe dans les différents Etats, où on l'a soumis à l'étude. Dans l'Indiana, il a été décidé que le taux commun d'entier parcours ne devrait pas excéder la somme des taux locaux, moins 20 pour 100. Nous n'avons aucun moyen

à notre disposition pour comparer la situation qui existe là avec celle qui domine au Canada. Nous n'avons aucun moyen de nous assurer de l'étendue ou du volume de cette classe de trafic aux Etats-Unis, et aucuns chiffres ne nous ont été soumis pour nous indiquer le volume de ce même trafic au Canada, ou les revenus qui en proviennent, ou comment ces revenus pourraient être affectés par les conditions que cette Commission pourrait imposer sur le transport d'un trafic commun.

La Commission d'Etat du Texas a décidé que le taux d'entier parcours ne devrait pas excéder la somme des taux locaux moins 10 p. 100. Il a été suggéré devant nous, par les procureurs qui représentaient le gouvernement, que le plan le plus logique serait peut-être de fixer le taux de l'entier parcours, là où le trafic est entre les mains de deux compagnies ou plus, à la même somme que pourrait exiger une seule compagnie qui serait chargée du même service, avec en plus une somme additionnelle pour la transmission ou la manutention supplémentaire. Mais, quoique cette proposition soit logique, comment pourra-t-on déterminer cette somme additionnelle D'après les renseignements que nous possédons, ces éléments n'ont jamais été considérés comme constituant une base pour déterminer le taux commun sur le transport du fret par les compagnies de chemins de fer, et nous craignons qu'il ne soit trop rigoureux de l'appliquer au trafic de messagerie; nous préférons, pour le moment, réduire dans une proportion raisonnable la somme des taux locaux.

Il est admis qu'il est tout à fait possible d'appliquer des tarifs communs qui permettraient à chacun de s'enquérir, à tout bureau de messagerie, du prix de transport de toute consignation, à destination de tout autre bureau au Canada. Les compagnies devraient, dans un délai raisonnable, adopter des dispositions pour que des tarifs de ce genre deviennent applicables à leur trafic de fret.

Pour ce qui regarde les impositions "progressives", l'avantage pour les compagnies de proportionner leurs prix aux taux locaux respectifs (le système actuel), ou, comme il a été suggéré, même suivant la somme de ces taux, ne nous paraît pas justifier les complications d'un tarif commun que l'une et l'autre méthodes impliqueraient. Un tarif de "progressions" communes spécifiques, basées sur la méthode actuelle, serait très volumineux. Comportant, comme il le pourrait, une échelle commune de "progressions", entre, pratiquement, chaque point que desservirait l'une ou l'autre des compagnies. L'alternative suggérée serait plus simple; mais elle nécessiterait elle-même, en vertu des taux "marchandises" actuellement imposables, une colonne de taux régulateurs plus élevés par 100 livres, pour les fins de la seule progression, et l'expéditeur pourrait raisonnablement exiger quelque explication satisfaisante. Nous sommes d'opinion que la solution logique de la difficulté se trouve dans l'application du même principe au tarif commun qu'un tarif individuel d'une compagnie: en d'autres termes, que le prix commun de petites consignations de fret devrait être détedminé au moyen d'une progression basée sur le taux "marchandises" d'entier parcours, et nous espérons que cette solution moins complexe se recommandera d'elle-même aux compagnies elles-mêmes.

Nous en étions venus à la conclusion qu'une base raisonnable, pour les taux communs par 100 livres, serait 85 pour 100 de la combinaison la plus basse des taux "marchandises" locales; mais une étude plus minutieuse de la "grogression" nous conduit à croire que cette réduction de 15 pour cent, sur la somme des taux locaux, pourrait se trouver trop rigoureuse. L'échelle des "progressions" couvre la grande masse du trafic de messagerie, et un bénéfice substentiel découlerait pour le public de l'établissement d'une progression permanente sur la somme des taux locaux (la suggestion alternative déjà mentionnée); mais nous sommes allés plus loin, en prescrivant le taux commun par 100 livres, comme base des "progressions" également; et, comme toute baisse du taux par 100 livres réagit sur les "progressions", ces dernières sont soumises à une réduction provenant de deux sources. Pour ces raisons, nous croyons que les taux communs par 100 livres sur les marchandises, sauf quand

ils sont modifiés par la concurrence, devraient être établis sur la base d'une réduction d'au moins 10 pour 100, à partir de la plus basse combinaison des taux "marchandises" entre les mêmes points, sans égard au point de transmission; les impositions devant être pareillement déterminées, à moins que les taux minimums communs ne soient spécifiquement insérés dans la classification. Les tarifs communs devraient s'appliquer dans les deux directions.

RECEPISSE OU CONTRAT D'EXPEDITION.

De nombreuses plaintes ont été faites au sujet des formules de contrat que les compagnies de messagerie font signer à l'expéditeur ou consignateur avant chaque expédition. Voici la formule employée par la *Dominion Express Company:*—(Exhibit 60.)

"Formule 112, nov. 1905.

DOMINION EXPRESS CO., LIMITED.

"Mandats d'argent de la *Dominion Express Company.* "Pour taux voir au verso. "Dans les cas de consignations en Chine, au Japon ou dans les pays étrangers, ce récépissé doit être envoyé au consignataire, qui devra le produire sur livraison des marchandises.

139 rue Saint-Jacques, Montréal, Qué.,

................................19

(Non négociable)

Reçu de..............................

..............................contenu déclaré......

valeur..............................dollars

"que nous nous engageons à expédier à l'endroit le plus voisin de destination que dessert cette compagnie, sujet expressément aux conditions suivantes:—Cette compagnie ne sera pas tenue responsable de pertes ou avaries, sauf à titre d'expéditeur, ni de pertes ou dommages causés par le feu, les accidents de la navigation, les cas fortuits, les ennemis du Roi, les restrictions du gouvernement, les soulèvements, émeutes, insurrections, actes de piraterie ou les hasards de la guerre. Elle ne sera non plus tenue responsable de toute faute ou négligence de toute personne, corporation ou association à qui les marchandises ci-dessus décrites pourront être confiées par cette compagnie pour exécution de toute obligation s'y rattachant, à tout endroit en dehors des routes ou lignes établies exploitées par cette compagnie, et toute telle personne, corporation ou association ne sera pas considérée comme l'agent de cette compagnie, mais, bien au contraire, comme l'agent de la personne, corporation ou association de qui la compagnie a reçu les marchandises ci-dessus désignées. Attendu que cette compagnie compte sur les diverses lignes de chemin de fer et de bateaux à vapeur de ce pays pour moyens d'expédier la marchandise à elle confiée, il est convenu qu'elle ne sera pas responsable de dommages causés aux dites marchandises par suite de retards des trains ou bateaux sur lesquels les dites marchandises auront été placées pour transport; ni par suite de négligence ou refus de toute compagnie de chemin de fer ou de bateaux à vapeur de recevoir et d'expédier la dite marchandise.

"Il est de plus convenu que cette compagnie n'est pas tenue responsable de toute perte ou dommages causés à la dite marchandise, ou toute partie d'icelle, pour une

" cause quelconque, à moins que dans chaque cas il ne soit prouvé que les dits dom-" mages sont dus à la fraude ou la négligence grossière de la dite compagnie ou de " ses employés; ni ne sera tenue responsable d'une somme de plus de cinquante dol-" lars, à laquelle la dite marchandise est par les présentes évaluée, à moins que la " juste et exacte valeur ne soit ici spécifiée; ni de toute marchandise qui ne sera " convenablement empaquetée pour transport; ni de tout article fragile, à moins " qu'il en soit ainsi indiqué sur le paquet; ni de toute marchandise en verrerie ou " contenue dans du verre. Si contre livraison de l'expédition il doit être perçu du " consignataire une somme d'argent quelconque autre que les frais de transport, et " si cette somme n'est pas payée dans les trente jours, la compagnie pourra renvoyer " la marchandise et percevoir les frais de transport aller et retour, et la responsabi-" lité de la compagnie équivaudra à celle des gardes-magasins durant l'espace de " temps seulement que les marchandises demeureront en sa possession. Et si les " marchandises ci-mentionnées ne sont pas enlevées des bureaux de la dite compa-" gnie, et les frais payés dans l'espace d'un an à dater de ce reçu, il est convenu que " la dite compagnie pourra vendre les dits articles à l'encan public pour leurs frais, " y compris les frais de la dite vente, mais tous articles, de l'avis de la compagnie, " de nature périssable, pourront être vendus à sa discrétion si les droits ne sont pas " immédiatement payés ou si le consignataire n'est pas trouvable. La compagnie, " en aucun cas, ne sera responsable de pertes ou dommages, à moins qu'une réclamation " à cet effet ne lui soit présentée par écrit à son bureau dans les quatre-vingt-dix " jours de cette date dans un état auquel sera annexé ce reçu. Il est aussi entendu " que la stipulation ci-dessus s'étend au bénéfice de toute et chaque compagnie ou " personne à qui, par l'intermédiaire de cette compagnie, les marchandises ci-dessus " décrites pourront être confiées ou livrées pour transport. La *DOMINION* " *EXPRESS COMPANY, LIMITED,* n'assume aucune responsabilité pour retards, " pertes ou non-livraison en dehors de ses lignes. Les livraisons à tout endroit " desservi par cette compagnie ne seront faites que dans les limites de livraison éta-" blies par la compagnie à tel endroit lors de l'expédition, et le paiement d'avance " dans tels cas ne s'appliquera qu'aux endroits dans telles limites de livraison. Qui-" conque accepte ce récépissé accepte par le fait même les conditions ci-dessus.

" LISEZ CE RECEPISSE.

Pour la compagnie,

.... agent ".

Le contrat de la *Canadian Express Company* diffère de celui ci-dessus; et pour que l'on saisisse cette différence, nous le citons en entier:—

" LISEZ LES CONDITIONS DE CE RECEPISSE.

" (105) *CANADIAN EXPRESS COMPANY.*

" 19

" Reçu de..

" ....contenu déclaré..........................

" valeur..100 dollars

" Marqué..

" ....

"que nous consentons à expédier à l'endroit le plus voisin ou le " le plus commode du point de destination desservi par cette com-" pagnie, sujet expressément aux conditions suivantes: Cette com-" pagnie n'est pas tenue responsable de pertes ou dommages, sauf "à titre d'expéditeur, ni de pertes ou dommages par le feu, cas " fortuits, ennemis du Roi, restrictions du gouvernement, soulève-

"ments, émeutes, insurrections, actes de piraterie, ou toute autre "cause incidente à l'état de guerre. Cette compagnie n'est pas, "non plus, tenue responsable de tout défaut ou négligence de toute "personne, corporation ou association à qui la marchandise ci-des- "sus décrite pourra être confiée par cette compagnie, pour exécu- "tion du contrat s'y rattachant, à tout endroit en dehors des routes "ou lignes exploitées par cette compagnie, et toute telle personne, "corporation ou association ne doit pas être considérée comme "agent de cette compagnie pour cette fin, mais au contraire comme "agent de la personne, corporation ou association de qui cette "compagnie a reçu la marchandise ci-dessus décrite.

"Cette compagnie ne sera pas, non plus, tenue responsable de "perte ou dommages de tout paquet, boîte ou article pour plus de "*cinquante dollars,* à moins que la valeur exacte ne soit ici mention- "née; ni de marchandises ou articles, à moins qu'ils ne soient conve- "nablement empaquetés pour le transport; ni d'articles fragiles, à "moins que cela ne soit indiqué sur les paquets; ni de verrerie ou "articles renfermés dans du verre.

"Cette compagnie ne sera pas, non plus, tenue responsable de "pertes ou dommages à moins que la réclamation à cet effet ne soit "faite par écrit dans les trente jours, dans une déclaration à la- "quelle ce récépisse devra être annexé.

"Cette compagnie ne sera pas responsable de dommages à des "articles périssables causés par retards des trains, ou négligence ou "refus des compagnies de chemins de fer de donner les facilités né- "cessaires pour le transport de telles marchandises.

"La personne acceptant ce récépisse accepte par le fait même "les conditions y contenues.

"Ceux qui expédient de l'argent prendront soin de marquer "le montant exact à l'extérieur des paquets, attendu que la compa- "gnie de messagerie ne sera pas responsable pour plus que ce qui est "représenté.

"Les marchandises marquées C.O.D., si elles ne sont retirées en "arrivant à destination, restent aux risques de l'expéditeur.

"La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc est responsable "de l'exécution de ce contrat par la *Canadian Express Company,* aux "termes et conditions ci-dessus.

" Pour les propriétaires,

" ....Agent.

"Argent transmis par télégraphe dans toute cité ou ville importante.

"Taux spéciaux pour annonces et imprimés, aussi produits et grosses "consignations de marchandises."

"Les agents avertiront les clients que les paquets qu'ils désirent faire venir de la "Grande-Bretagne seront promptement expédiés s'il sont mis au soin de Wm Cuth- "bertson, agent, *Canadian Express Company,* 22 Water St., Liverpool.

Il a été entendu, à Vancouver, une cause dans laquelle la *Canadian Bank of Commerce* se plaignait de la formule du contrat que la *Alaska Pacific Express Company* faisait signer pour les expéditions à elle confiées, et les divers points de la question furent pleinement discutés. Voici la formule de ce dernier contrat:—

"Les consignations par voie d'eau ne sont pas assurées par cette "compagnie contre les dangers de la navigation à moins que l'on ne "*PRENNE ET PAYE UNE POLICE D'ASSURANCE MARI-* "*TIME.* Valeur, $.........*ALASKA PACIFIC EXPRESS CO.*

" Lisez les

" conditions

" de ce
" récépissé.
" 190
" Reçu de. . . . .
" . . . . .contenu déclaré. . . . . .valeur. . . .
" . . . . .100dollars. . . . .
" Adresse. . . . .

" Que nous entreprenons d'expédier à notre agence la plus voi- " sine ou la plus commode du point de destination seulement, et là " livrer à d'autres personnes pour compléter le transport, ce que la " dite compagnie de messagerie est autorisée à faire aux conditions "suivantes:

" 1. Il est entendu que cette compagnie est *EXPEDITEUR* seule- " ment, et compte sur les lignes de chemins de fer et de bateaux à va- " peur du pays pour les moyens de transporter les marchandises à " elle livrées pour être expédiées. Il est convenu qu'elle ne sera res- " ponsable d'aucuns dommages à la dite marchandise causés par re- " tard de tout train ou bateau à vapeur sur lesquels la dite marchan- " dise sera placée pour transport, ou causés par négligence ou refus " de telle compagnie de chemin de fer ou de bateau à vapeur de rece- " voir la dite marchandise.

être garantis par l'expéditeur.

"2. Et il est convenu que cette compagnie est par les présentes auto- " risée à livrer les dites marchandises à tout messager faisant le trans- " port régulier des marchandises au dit point de destination à partir " du point le plus proche ou le plus commode de l'agence de cette " compagnie; et tout tel messager ainsi choisi sera considéré comme " l'agent de l'expéditeur ou propriétaire, et comme tel seul responsa- " ble, et la *Alaska Pacific Express Company* ne sera en aucun cas res- " ponsable de la négligence ou non exécution de tel messager à qui " la marchandise ci-dessus décrite pourra être confiée par cette com- " pagnie en conformité de tout devoir sous ce rapport.

" 3. Cette compagnie ne sera responsable d'aucune perte ou d'aucun " dommage causés par le feu, coulage, accidents de chemin de fer, de " navigation sur mer, lac ou rivière, cas fortuits, restrictions du gou- " vernement, de l'autorité civile ou militaire, soulèvements, émeutes, " insurrection ou guerre. CETTE COMPAGNIE NE SERA NON " PLUS TENUE RESPONSABLE D'AUCUNE PERTE D'AR- " GENT OU VALEURS PROVENANT DE LARCINS, VOLS " OU DETOURNEMENTS, A MOINS QUE LA CONSIGNA- " TION NE SOIT ASSUREE PAR CETTE COMPAGNIE AUX " FRAIS DE L'EXPEDITEUR. A DEFAUT DE TELLE ASSU- " RANCE L'EXPEDITEUR ASSUME LES RISQUES DE PERTE " D'ARGENT OU VALEURS PAR LARCINS, VOLS OU DE- " TOURNEMENTS.

" Cette compagnie ne sera non plus, dans aucun cas, tenu responsa- " ble, et aucune demande ne devra lui être faite pour plus de cinquan- " te dollars, somme à laquelle la dite propriété est par les présentes " évaluée, à moins que l'évaluation juste et exacte ne soit mentionnée " dans la présente.

" 4. Cette compagnie ne sera non plus responsable d'aucune marchan- " dise à moins qu'elle ne soit convenablement empaquetée et protégée " pour le transport, ni d'aucun article fragile, ou marchandises en " verre ou renfermées dans du verre. CETTE COMPAGNIE NE

" Les frais de messagerie ne comprennent ni les droits ni les frais de douane, lesquels doivent être garantis par l'expéditeur.

" LA RESPONSABILITE DE CETTE COMPAGNIE EST LIMITEE A $50, A MOINS QU'UNE PLUS GRANDE VALEUR NE SOIT MENTIONNEE DANS LE REÇU.

"SERA NON PLUS RESPONSABLE DE TOUT ARGENT OU "BIJOUTERIE, OU LEUR VALEUR A MOINS QUE LES DITS "ARTICLES NE SOIENT EMPAQUETES SEPAREMENT, "CONVNABLEMENT PROTEGES POUR LE TRANSPORT "ET MARQUES COMME ARGENT OU BIJOUX.

"5. Si une somme d'argent en sus des taux de transport doit être "perçue du consignataire sur livraison des dites marchandises et que "la dite somme ne soit pas payée, ou s'il arrive que le consignataire "ne peut être trouvé ou refuse de recevoir telle marchandise, ou pour "toute autre raison si la marchandise ne peut être livrée, l'expédi- "teur consent à ce que la compagnie puisse, à son gré, lui renvoyer "la dite marchandise aux conditions de ce reçu, et à payer tous "frais pour transport aller et retour, et à ce que la responsabilité "de la compagnie après un séjour de la marchandise de *trente-six* "*heures* à l'agence de destination retombe uniquement sur les agents. "Cette compagnie ne sera, en aucun cas, responsable de tous dom- "mages, pertes ou retards, à moins qu'une réclamation à cet effet "ne lui soit présentée par écrit à son bureau dans les QUATRE- "VINGT-DIX JOURS à dater de l'expédition, dans un exposé au- "quel ce reçu sera annexé.

"7. Il est de plus convenu que tout messager ou toute personne res- "ponsable dans le cas de pertes ou dommages aux marchandises ci- "dessus décrites, aura le PLEIN BENEFICE DE TOUTE ASSU- "RANCE pouvant être affectée à la dite marchandise.

"8. Il est aussi entendu que les stipulations ci-dessus s'étendront "au bénéfice de toute compagnie ou personne à qui, par l'entremise "de cette compagnie, la marchandise ci-dessus décrite pourra être "confiée ou livrée pour transport.

"9. Les livraisons à destination ne seront faites que dans les limites "de livraison établies à tels endroits lors de l'expédition, et le paye- "ment d'avance dans tels cas ne s'appliquera qu'aux endroits dans "telles limites de livraison.

"10. LA PERSONNE ACCEPTANT CE REÇU ACCEPTE PAR-

"LA MEME LES CONDITIONS CI-DESSUS.

" POUR LA COMPAGNIE.

"NON NEGOCIABLE. ....Agent.

"COMMANDES POUR MARCHANDISES, ETC., REÇUES A "TOUT BUREAU DE LA COMPAGNIE SANS FRAIS SUP- "PLEMENTAIRES. Les frais de messagerie ne comprennent pas "les droits ni les frais de douane, lesquels doivent être garantis par "l'expéditeur.

LA RESPONSABILITE DE CETTE COMPAGNIE EST LIMI TEE A $50.00, A MOINS QU'UNE PLUS GRANDE VALEUR NE SOIT MENTIONNEE DANS LE REÇU.

"Les agents avertiront les clients que les paquets qu'ils désirent importer de la Grande-Bretagne seront promptement expédiés s'ils sont marqués au soin de Wm. Cuthbertson, agent, *Canadian Express Company,* 22 Water St., Liverpool, et envoyés de toute station de chemin de fer en Grande-Bretagne.

Inutile de lire une deuxième fois ces contrats pour y découvrir une grossière injustice. Certes, personne de la part des compagnies n'a tenté de les défendre dans leur

entier, et l'on comprend mal pourquoi, pendant des années, les compagnies ont exigé la signature des expéditeurs au bas de semblables formules. On nous a dit, au nom des compagnies, que ces dernières n'exigeaient pas de leurs clients l'exécution de ces contrats, qu'en pratique elle ne cherchaient pas à en appliquer les points injustes. Mais cela rend le cas plus grave encore, car cette manière d'agir est tout simplement une admission que ce genre de contrat n'aurait jamais dû être adopté, et qu'il met une compagnie dans une fausse position en l'exposant à appliquer les dispositions de tel contrat contre certaines personnes, tandis qu'elle n'en tient pas compte dans d'autres cas. Prenez, par exemple, les stipulations à l'effet que la compagnie ne sera pas responsable des pertes subies alors que les marchandises sont entre les mains d'un messager, ce dernier devant être l'agent de l'expéditeur; que la compagnie de messagerie ne sera pas responsable dans le cas du refus du chemin de fer de fournir les facilités nécessaires pour le transport des articles périssables; qu'elle ne sera responsable qu'à titre d'expéditeur seulement; qu'elle ne sera pas responsable des dommages causés par le feu (bien que le taux de transport payé par le consignateur comprenne un montant pour l'assurance); qu'elle n'encourra aucune responsabilité à moins qu'il ne soit prouvé que la perte subie provient de fraude ou grossière négligence de la part de la compagnie ou de ses employés, et ainsi de suite. Tout cela est déraisonnable. A ce propos des tarifs des compagnies de messagerie on nous dit que les frais sont jusqu'à un certain point, et dans plusieurs cas en grande partie, basés sur la grande responsabilité assumée par la compagnie, que cette responsabilité provient de causes variées; et lorsqu'on en vient à étudier la formule des contrats, il ressort que l'on s'est appliqué a empêcher le consignateur de recouvrer des compensations dans le cas de la destruction ou de la perte de ses marchandises alors qu'elles sont en la possession de la compagnie.

Toutefois, comme ces formules doivent toutes être abandonnées, il est inutile d'en poursuivre une plus longue critique. La question est de trouver une formule juste et équitable de contrat de transport entre les parties intéressées. Il nous a été donné d'étudier les différents côtés de cette question avec les représentants des intéressés, et, sans répéter les raisons que nous avons données de temps à autre, nous sommes venus à la conclusion que l'annexe " A " de la classification serait en somme raisonnable. Nous aurions préféré une formule de contrat plus courte, mais il semble impossible de la réduire davantage.

Taux et facilités du transport des fruits.

Il est venu à la Commision, de divers endroits d'Ontario et des provinces de l'Ouest, de nombreuses plaintes contre les compagnies de messagerie au sujet du transport des fruits. On se plaignait des taux, des facilités offertes, aux divers points d'expédition, pour recevoir le trafic, la manière d'effectuer le transport, la manutention grossière occasionnant le bris des paniers, et aussi des soi-disant larcins faits sur le paquets en transit.

Ce trafic a considérablement augmenté, et tout fait prévoir un développement plus rapide encore. Tous les menus fruits sont presque entièrement transportés par les messageries; et ce trafic exige un transport rapide et une manutention absolument soignée. On nous a dit que d'un certain point (Clarkson) jusqu'à Toronto, vu le taux élevé du transport il a fallu, durant la saison de 1909, faire des arrangements avec la Compagnie du Grand-Tronc pour obtenir un service de fret de trois wagons par semaine pour le transport du maïs et des menus fruits. Il parait qu'à venir jusqu'à il y a environ deux ans le taux, de Clarkson à Toronto, seize milles, était de 25 cents par 100 livres. Il fut alors élevé à 30 cents, ou $6.00 la tonne. Le producteur charge les fruits sur les wagons et, à Toronto, les acheteurs, ou marchands à commission au marché aux fruits, font la plus grande partie du déchargement. Dans ce trafic il n'y a pas de service de

livraison, les fruits étant toujours transportés aux wagons par les producteurs. Les compagnies de mesageries ont des hommes sur les wagons pour placer les paquets, mais on nous a dit que ces fruits étaient surtout transportés aux wagons par l'expéditeur. Puis dans les cas où les hommes à commission transportent les fruits au marché de Toronto, la compagnie n'a pas de service de livraison à faire. On a dit que dans le cas du service de fret de trois wagons par semaine de Clarkson, le taux était de 6 cents par 100, soit ⅕ du taux des messageries et que ces wagons de fret arrivaient à Toronto en même temps que l'express, mais que la compagnie ne faisait pas de livraison. Par express, un wagon de fruits, de Clarkson à Toronto, est tarifié à $90.00; par fret, $18.00, et les deux consignations, dit-on, étaient souvent transportées dans des wagons de même espèce, c'est-à-dire le wagon fermé ordinaire. Il semble qu'un tarif de $90.00 pour un parcours de 16 milles, sans frais de livraison, n'est rien moins que de l'extorsion. Les expéditeurs de Clarkson se sont aussi plaints d'être moins bien traités que les producteurs des environs de Sainte-Catharine, le taux, de cet endroit à Toronto, étant également de 30 cents.

Des plaintes plus spécifiques à ce sujet nous sont venues de la *Ontario Fruit Growers Association* sous forme de résolutions adoptées à une réunion de cette association, qui se lisent comme suit:—

1. Réduction générale des taux d'express sur les fruits.
2. Taux gradué basé sur l'importance de la consignation.
3. Répression des larcins et de la manutention grossière.
4. Définir la responsabilité dans les cas de retard dans le transport par les compagnies et créer une méthode expéditive de règlement des réclamations.
5. Assurer des facilités convenables tant sous le rapport des wagons que de l'abri aux points d'expéditions et de livraison;

aussi la lettre suivante:—

" Au nom des producteurs de fruits et expéditeurs de la province d'Ontario nous " désirons soumettre à votre Commission les observations suivantes *re* le transport "des fruits par les compagnies de messageries du Canada. Nous soumettons:—

"Que les compagnies de messagerie, actuellement, n'ont pas suffisamment de " wagons convenablement ventilés pour recevoir et placer la grande quantité de " fruits offerte pour l'expédition. Ceci s'applique tout spécialement à la *Canadian* "*Express Company,* dont le service couvre tout le district de Niagara.

"Que la compagnie n'a pas des abris suffisants ou convenables pour la protection " des consignations de fruits attendant l'arrivée des trains à plusieurs endroits d'où " il s'expédie des quantité considérables de fruits.

" Que le employés de la compagnie n'apportent pas assez de soin dans la manu-"tention des fruits, d'où il résulte de grands dommages qui pourraient être évités " si l'on prenait les précautions convenables.

" Que dans les cas de pertes provenant de mauvaise manutention ou de retard dans " l'expédition des consignations, il est presque impossible d'obtenir raison des com-" pagnies sans recourir à la loi, la politique adoptée semblant être de lasser la patience " des requérants par des délais vexatoires.

" Que dans beaucoup de cas les taux pour le transport des fruits par messagerie "sont plus élevés qu'il ne faut pour donner un profit raisonnable aux compagnies, plus " élevés que ceux que le commerce devrait être tenu de payer, d'où il résulte la néces-" cité de chercher d'autres moyens de transport, ce qui amène l'encombrement dans " les grandes villes et empêche une distribution convenable dans tout le Canada.

"En conséquence, nous prions votre honorable Commission de décréter:—

" Que les compagnies soient pourvues d'un nombre suffisant de wagons conve-" nables pour ce trafic.

" Que des abris convenables soient établis à tous les points importants d'expédi-" tions dans tout le district.

"Que les compagnies soient tenues de régler promptement les réclamations en "dommages, soit par suite de mauvaise manutention par les employés ou par retard "indu dans la livraison des marchandises à destination.

"Qu'il soit fait un remaniement des taux, mettant sur des bases justes et équi-"tables la rémunération pour services rendus.

"A cette fin nous soumettons ci-inclus une échelle de taux basée sur le parcours, échelle qui, à notre avis devrait paraître raisonnable et satisfaisante aux compagnies "de messagerie.

Le tout respectueusement soumis."

M. W. H. Bunting, président des *Niagara Fruit Growers,* soumet ainsi la question:—

"Q. Je vous demanderai d'abord ce que vous avez à dire sur la question des taux "en général, car dans ces deux mémoires il est parlé des taux comme étant actuelle-"ment excessifs. Veuillez traiter la question comme vous l'entendrez et au point de "vue dès producteurs de fruits? R. Je dois dire, M. le président et messieurs, que "l'industrie des fruits a très rapidement augmenté depuis deux ans, grâce peut-être "aux changements survenus dans l'agriculture dans ce paps, et peut-être aussi au "fait que certaines parties d'Ontario sont spécialement propres à la culture des "fruits. L'augmentation de la production a, naturellement amené une baisse des "prix, et actuellement, sauf quelque mauvaise récolte due aux conditions climaté-"risques, la moyenne des prix des fruits est beaucoup plus basse que jamais.

"Q. C'est-à-dire que la production étant plus abondante et plus régulière, le prix "pour le consommateur tend à baisser? R. C'est bien cela. Je crois pouvoir dire "que règle générale le rendement moyen pour l'expédition des marchandises envoyées "par messagerie est de un demi à 25 pour 100. Pour m'exprimer plus clairement, "je crois que je pourrais mentionner de grandes ventes de fruits dont le coût de trans-"port égale le profit de l'expéditeur qui a récolté ces fruits, fourni les paquets et fait "tout le travail nécessaire pour confier sa marchandise à la compagnie de transport, "et pour tout cela l'expéditeur ne recevra pas plus de 50 pour 100 de la recette "brute dans les conditions normales.

"Q. Dans les circonstances, vous croyez que la moitié du plus bas prix payé "va aux compagnies de transport, aux compagnies de messagerie, aux taux actuels, "laissant l'autre moitié pour l'expéditeur, qui, à même cela, doit payer tous les frais "de la mise de la marchandise sur le marché? R. Oui; c'est ce qui arrive dans un "grand nombre de cas. J'excepterai certains cas où, comme je l'ai dit, pour causes "climatériques, il y a mauvaise récolte de certains produits, et durant certaines parties "de la saison, lorsque les premières expéditions sont mises sur le marché, mais la "grande masse du trafic——

"Q. Dans d'autres cas le dernier prix étant plus élevé? R. Oui.

"Q. Voulez-vous dire qu'à part cela, dans les conditions ordinaires, quand la "récolte est normale, après les premiers prix de la saison, les choses sont comme vous "l'avez dit? R. Je le crois. Je dirai en outre que nous avans trouvé la position si "ennuyeuse que nous avons été forcés de recourir à d'autres méthodes de transport "pour l'expédition de nos marchandises, par exemple, le fret, et durant les quelques "dernières années nous avons, à plusieurs endroits, considérablement adopté ce ser-"vice pour nos expéditions. A certains endroits ce service est très satisfaisant, dans "certaines conditions.

"Q. Quand le parcours n'est pas long? R. C'est possible, ou bien, à l'endroit où "la consommation est suffisante pour prendre de grandes quantités de fruits à la fois. "Ce système, vous le comprendrez aisément, aura pour résultat naturel de créer l'en-"combrement dans les centres populeux au détriment des endroits éloignés, les loca-"lités plus petites, qui ne peuvent pas prendre de grosses consignations de fruits.

" Q. En d'autres mots, la distribution est moins parfaite? R. Oui. Si nous " voulons expédier par le fret en petite quantités nous le faisons dans des conditions " contraires au bon transport des fruits.

" Q. Vous voulez dire que le transport doit être fait par grandes quantités pour " être profitable? R. Oui.

" Q. Puis vous avez quelque chose à dire, je crois, au sujet d'un changement qui " affecterait le taux, touchant le retour des paquets? R. Si je me rappelle bien, les " taux actuels du tarif par messagerie étaient en vigueur un temps où c'était jusqu'à " un certain point la pratique chez les compagnies de messagerie de renvoyer gratuite- " ment à l'expéditeur les paquets vides. Dans les circonstances actuelles le produc- " teur de fruits ne s'attend pas à voir revenir ses paquets. Nous avons abandonné ce " privilège, dont nous jouissions auparavant, et aujourd'hui ce n'est plus la coutume " des compagnies de messagerie, autant que je sache, de renvoyer les paquets vides,

" Q. Pas que vous sachiez? R. Pas à ma connaissance, en tous cas.

" Q. Quelques messieurs de Clarkson nous ont dit, hier, que les paquets ont été " grandement améliorés sous le rapport de la qualité et de la solidité, et qu'il y a une " tendance à de nouvelles améliorations; qu'en pensez-vous? R. Nos paquets nous " coûtent plus cher qu'auparavant. Nous les payons un prix plus élevé, et j'ai toute " raison de croire que les fabricants de paniers et de boîtes s'efforcent de faire un meil- " leur articde, et nous faisons assurément tout en notre pouvoir pour obtenir le meil- " leur paquet, car le coût est peu de chose comparé à l'utilité de l'article.

" Q. Que pensez-vous—si vos observations vous permettent d'émettre une opinion " —de la force des paquets actuels comparativement à la force des paquets d'autre- " fois? R. Je crois que nous employons un meilleur article.

" Q. Voulez-vous dire meilleur dans le sens de plus sûr et plus fort? R. Plus " substantiel. Ainsi, il y a quelques années nous avions coutume de couvrir nos " paquets en jetant dessus une couverture en corde qui les recouvrait entièrement. " Aujourd'hui nous nous servons d'une couverture brevetée faite de bois et de lino et " qui ajoute de la résistance au paquet et en même temps le protège. Cette couver- " ture est plus coûteuse.

" Q. Maintenant, M. Bunting, vous avez quelque chose à dire au sujet des wagons "dont se servent les compagnies de messagerie pour le transport des fruits?

" L'HON. M. MABEE: Avant d'abandonner cette question des paquets, dois-je " comprendre qu'il n'y a que deux grandeurs en usage? R. Il y a différentes gran- " deurs.

" Q. De quelle grandeur se sert-on? R. Nous employons une variété de gran- " deurs. Nous employons ce que nous appelons le paquet de quatre livres, 2⅗ pintes; " nous emplopons aussi le paquet de six pintes qui contient approximativement 8½ " livres de fruits. Nous employons aussi un paquet de onze pintes. Ce sont là les " plus grands paquets. Il y a à part cela un nombre de paquets spéciaux.

" Q. Ceux que vous venez de mentionner sont les principaux paquets en usage? R. Oui.

" Q. Ce sont des paniers? R. Oui, des paniers à anses.

" M. SHEPLEY: Ce sont des paniers à anses? R. Oui; c'est là le principal " paquet.

" L'HON. M. MABEE: Q. Alors dans le wagon à messagerie les plus grands " paniers n'entrent pas dans d'autres boîtes ou paquets? R. Non.

" Q. Tous les paniers avec des anses se transportent séparément? R. Oui.

" Les petits paniers, à framboises et autres menus fruits, sont-ils mis dans de plus " grandes boîtes? R. Ils vont dans des boîtes de diverses grandeurs; 24 pintes, 32 " pintes, 54 pintes, et quelques boîtes de 60 pintes.

" Q. Cette grande boîte qui porte les petites est-elle plus fortement construite, ou " comment est-elle construite? R. Oui, monsieur, elle est plus fortement construite. " Elle est faite pour résister. Plus la boîte est grande, plus elle est faite forte, natu- " rellement.

" Q. Ce sont ces boîtes vides qui, dites-vous, ne sont pas renvoyées? R. C'est " possible.

" Q. Vos paniers ne vous reviennent jamais; ils vont à la maison du consomma- " teur? R. Je ne saurais dire qu'on nous renvoie les paniers. Nous recevons les pa- " niers qui étaient dans les boîtes dont vous avez parlé.

" M. SHEPLEY: Q. Ces boîtes qui renferment les petits paquets sont quelque " chose comme des caisses n'est-ce pas? R. Oui, nous les appelons caisses.

" Q. Vous dites qu'elles sont de différentes grandeurs? R. Oui.

" Et vous croyez que l'on avait coutume de renvoyer ces caisses; ce qui ne se " fait pas aujourd'hui? R. Oui.

" Et quand on les renvoyait, vous pensez que tout ce qu'elles contenaient était " également renvoyé? R. Oui, autant que possible.

" Q. Ce sont là les caisses vides qui, dites-vous, ne sont pas renvoyés? R. Pro- " bablement.

" Q. Maintenant, vous alliez parler des wagons dont on se sert? R. La question " des wagons convenables pour le transport des fruits a, depuis des années, occupé " l'attention des compagnies de transport. Selon nous le wagon qu'il nous faut doit " être convenablement ventilé et raisonnablement construit pour le trafic. Nous " n'avons pu jusqu'à présent réussir à avoir un wagon absolument satisfaisant. Pour " ce qui est du service de fret, certains wagons frigorifiques sont bien satisfaisants.

"Q. C'est-à-dire le service de fret? R. Oui. Pour ce qui est des compagnies " de messageries—je parle d'après mon expérience personnelle avec la compagnie de " Messagerie Canadienne, car je connais peu la Compagnie de Messagerie Dominion, " qui n'a pas de rapports directs avec le point d'expédition où je fais affaires person- " nellement—ces dernières années leurs wagons n'ont pas donné satisfaction.

" Q. Quels wagons emploient-elles? R. Elles ont un wagon de messagerie régu- " lier avec un faible système de ventilation, mais à l'époque active de la saison ces " wagons ne sont pas en évidence, et la compagnie de messagerie des dernières années " a été forcée d'adopter d'autres classes de wagons pour le transport des fruits. J'ai " plusieurs photographies des wagons employés ces deux ou trois dernières années par " la Compagnie de Messagerie Canadienne pour le transport des fruits périssables.

" Q. Faisant le transport des fruits aux taux de messagerie? R. Aux taux de " messagerie.

" Q. Vous ne parlez pas maintenant des trains de fret? R. Je parle des taux de " messagerie.

" Q. Prenez ces photographies, en voici une montrant un wagon assez grand; dites- " vous que c'est là la description des wagons employés pour les fruits envoyés par mes- " sagerie? R. Oui, monsieur.

" Q. Tous les wagons visibles sur cette photographie? R. Tous les wagons visibles là; vous voyez, il y a un wagon à messagerie, et ces deux wagons sont attachés au train " de messagerie.

" Q. Le wagon à messageries est en avant, sur cette photographie, et il y a trois " wagons à marchandises en arrière? R. Oui.

" Q. Et on voit là deux wagons à marchandises du type ordinaire? R. Oui.

(Photographies mises au dossier.)

" Q. A part la question de ventilation, quelle est l'objection à l'emploi des wagons " de cette description pour le transport des fruits? R. Ce sont là les wagons fermés " ordinaires du Grand-Tronc, et il arrive souvent qu'ils ne sont pas dans un état " convenable pour recevoir des fruits.

" Q. Qu'entendez-vous quand vous dites qu'ils ne sont pas dans un état convena- "ble? R. Ce qu'ils ont transporté auparavant est peut-être contraire aux fruits.

" Q. Voulez-vous dire que ces wagons n'étaient pas propres? R. Ils n'étaient " pas propres.

"Et ne convenaient pas, par conséquent, pour le transport des fruits? R. Je "connais peu dans la construction des wagons, mais je crois que les ressorts de ces "wagons n'étaient pas ce qu'il faut pour le bon transport des fruits.

"Q. Mais d'abord, quand à la propreté; parlez-vous, sous ce rapport, d'après votre "propre expérience? R. Oui.

"Et à votre idée, ces wagons étant du type le plus commun ils ne seraient pas "munis de ressorts convenables, et les fruits auraient à souffrir de trop grandes se- "cousses?—R. Je le crois, mais naturellement la grande objection est le manque de "ventilation.

"Q. Et pour ce qui est de la propreté, je suppose qu'on pourrait les nettoyer?— "R. Oui.

"Le COMMISSAIRE McLEAN:—Le seul moyen de ventilation dans ce wagon "est-il par la porte?—R. Oui; on entr'ouvre probablement la porte de trois ou quatre "pouces.

"M. SHEPLEY:—Q. Vous parlez, je crois, dans ce mémorandum, des facilités "offertes aux divers points d'expédition; dans une des observations je crois qu'il s'agit "d'abris?—R. A ce sujet, durant les deux ou trois dernières années les compagnies "ont essayé d'améliorer la position, mais il y a aujourd'hui, dans la péninsule du "Niagara, des endroits où les fruits sont transbordés qui n'ont pas d'abris suffisants pour protéger la marchandise attendant l'arrivée des trains, soit pour le chargement "ou le raccordement.

"Q. Est-ce là un point important?—R. Oui.

"Q. Dans certaines conditions atmosphériques la chose, je suppose, devient très "importante?—R. Oui.

"Q. La chaleur ou la pluie?—R. La chaleur ou la pluie.

"L'hon. M. MABEE:—Q. Quand commence la récolte de ce fruit; vers le 1er "juillet, n'est-ce pas?—R. Vers le 15 juin, Votre Seigneurie, les fraises commencent "à venir.

"Q. Alors la saison des fraises dure du milieu de juin jusqu'à quand?—R. Jus- "qu'au milieu de juillet environ.

"Q. Qu'est-ce qui mûrit durant ce mois à part les fraises?—R. Les cerises com- "mencent alors; les fraises et les cerises sont nos premières récoltes. Viennent ensuite "les tomates hâtives, les pêches hâtives, les framboises, les prunes, et ainsi de suite.

"Q. Quand commence la saison des légumes?—R. Les légumes hâtifs viennent "vers la première semaine de juillet, c'est-à-dire en quantités assez considérables.

"Q. Et combien de temps cela dure-t-il?—R. Du milieu de juin au milieu "d'octobre.

"Q. Cela comprendrait les pommes, les poires et les légumes; nous pouvons donc "dire que la saison est du milieu de juin au milieu d'octobre.

"M. SHEPLEY.—Q. Ce sont les quatre mois de la grande récolte?—R. Oui, de "la récolte abondante.

"Q. A propos d'accommodation, avez-vous quelque chose à dire sur la manière dont "les fruits sont transportés au point d'expédition et livrés au point de destination; qui "fait ce travail?—R. Dans un grand nombre de cas le producteur transporte sa mar- "chandise au point d'expédition. Dans les grands centres tels que Toronto, Ottawa, "Montréal, où les marchandises sont envoyées en consignation, je crois que la grosse "masse des marchandises est livrée au destinataire à destination et est vendue par "lui à cet endroit même. De fait, à Toronto, l'année dernière, les maisons à com- "mission ont prélevé un droit additionnel sur l'expéditeur pour la livraison de ses "produits.

"M. McLEAN.—Se présente-t-il des cas dans votre district où la compagnie de messagerie transporte les fruits aux wagons?—R. Cela se voit dans quelques cas.

" Q. Fait-on des conditions spéciales?—R. Je crois que cela se fait dans un " rayon raisonnable, dans les limites de la ville de Sainte-Catherine, où l'on est requis " de ce faire.

" Q. Si je vous comprends bien, cela ne se pratique pas en dehors des régions où l'on cultive les fruits?—R. Pas du tout.

" M. SHEPLEY:—Q. Ce n'est que dans les grands centres, dites-vous?—R. Oui, " je le crois. Je présume que la livraison de consignations individuelles peut se faire " dans les petites villes, mais je n'en sais rien.

" Q. Maintenant, qu'avez-vous à dire au sujet de la manipulation des fruits et au " sujet des dommages et des retards dans le transport?—R. Je dois déclarer que l'in- " dustrie des fruits nous donne beaucoup de travail et nous cause beaucoup de désap- " pointements. Nous avons à subir beaucoup d'ennuis; mais il n'est rien qui blesse " plus un producteur que, lorsque après s'être donné toutes les peines pour l'expédition " de ses fruits en parfait état, il les voit, une fois entre les mains de la compagnie " de transport, traiter comme de vulgaires ballots, bousculés et soumis à la plus gros- " sière manutention. Je crois que jamais ma patience n'a été plus sévèrement mise à " l'épreuve que lorsque j'ai été témoin d'actes semblables de la part des employés de " la compagnie de messagerie. Voilà une déclaration hardie, mais je tiens à appuyer " sur ce point. J'ai, à mainte reprise, signalé le fait à l'attention des officiers de la " compagnie de messagerie. Je ne crois pas qu'il y ait mauvaise intention de la part " de ces fonctionnaires, mais cela est probablement dû au fait que, comme tous les " autres employés, ils ont à compter sur l'aide qu'ils peuvent obtenir. Il est possible " qu'ils ne puissent trouver la classe d'employés désirables pour travailler comme ils " le devraient, et en conséquence ils ne manipulent pas les produits comme ils de- " vraient le faire. Un autre point: le mal vient de la manipulation des paquets des " voitures ou des plates-formes dans les wagons trop précipitamment. Un autre tort " que l'on a, c'est d'empiler les paquets trop haut, advenant un mouvement de garage, " les piles sont renversées dans les wagons, ce qui est naturellement très préjudiciable. " Voilà deux cas de dommages causés par une grossière manutention.

" M. le COMMISSAIRE McLEAN:—Les expéditeurs aident-ils à mettre les " fruits dans les wagons?—R. Très souvent nous le faisons, pour éviter ces ennuis.

" M. SHEPLEY.—Q. Je voulais vous demander si ce dont vous venez de parler " est de peu d'importance, ou si c'est un grief sérieux?—R. C'est un grief sérieux, " et j'invoquerai le fait qu'il n'est pas un expéditeur qui ne se plaigne de la même " chose. J'ai ici de nombreux états de ventes de fruits dans diverses localités indi- " quant des réductions et des dommages survenus après l'expédition.

" Q. Ces cas se trouvent-ils dans votre commerce?—R. Oui, et il y a d'autres " cas qui ne sont pas dans mon commerce.

" Q. Quelle période peut couvrir ce paquet considérable de documents?—R. Le " paquet que je tiens ici couvre plus de trois ans.

" Q. Vous avez parlé de faiblage; à ce sujet, qu'avez-vous à ajouter aux " dommages causés par la manutention négligente?—R. Il arrive souvent que les " consignations sont réduites; il arrive fréquemment que les consignations ont été " pillées durant le transport, des paquets arrivant à destination incomplets, des pa- " niers arrivant entièrement vides dans certains cas.

" Q. C'est ce que vous entendez par faiblage?—R. Parfois une consignation " prendra une fausse direction et n'arrivera pas du tout au consignataire.

" Q. Alors comment arrivez-vous quand vous faites des réclamations au sujet " de marchandises endommagées ou retardées ou détournées? R. Il est extrêmement " difficile, presque impossible de faire reconnaître une réclamation. Je crois que cela " a été fait et peut être fait avec de la persistance, mais d'après mon expérience c'est " difficile de faire reconnaître une réclamation. J'ai dans le moment des réclama- " tions pendantes depuis deux ans peut-être et qui ne sont pas encore réglées.

"Q. Quelle est la nature de ces réclamations?—R. Une réclamation pour réduc-"tion.

"Et cette réclamation, dites-vous, est pendante depuis deux ans? R. Oui; il y "en a une autre pour surtaux.

"Q. Maintenant, M. Bunting, est-il quelque autre point que vous désiriez abor-"der? Vous avez admis que certains membres d'une délégation dussent soumettre "leurs vues. Dans votre propre cas, avez-vous dit tout ce que vous aviez à dire? "R. Oui, je crois avoir tout dit. (Preuve, vol. 76, p. 890-904.)

M. E. D. Smith, de Winona, traite la question comme suit:—

"M. BUELL: Voulez-vous nous donner votre opinion sur la question, M. Smith? "R. Je soumets que nous voudrions une revision du tarif des messageries. Nous avons "pour cela certaines raisons, dont plusieurs ont été énumérées par M. Bunting, mais "je désire ajouter qu'il n'y a qu'un seul pouvoir, un pouvoir qui a juridiction, et je "considère de son devoir de s'assurer si nous sommes surtaxés. Les compagnies de "messageries disent qu'elles ne reçoivent pas plus qu'il ne faut pour donner une juste "rémunération à leurs actionnaires. Nous ignorons si tel est le cas ou non, mais au "nom des producteurs de fruits, je demanderai à la Commission des chemins de fer "de faire une enquête parfaite pour s'assurer si, oui ou non, on nous réclame un taux "plus élevé que celui que nous devrions payer.

"M. LAFLEUR: C'est ce qui se fait ici.

"L'HON. M. MABEE: Cela fait partie de cette enquête.

"R. Naturellement, nous ne pouvons dire d'une manière positive si ces taux "sont trop élevés, sauf d'après certains incidents se rattachant à notre industrie. "Ainsi, par exemple, nous soumettons que depuis dix ans notre industrie a peut-être "décuplé, et que, depuis ce temps, les taux n'ont pas été diminués pour la peine. "C'est un principe général en affaires que lorsque le volume augmente le coût du "service diminue. Ainsi donc, en face de cette augmentation considérable du volume "des affaires, que je dis être décuplé, nous prétendons avoir droit à une forte réduc-"tion des taux. J'ajouterai que non seulement, durant tout ce temps, les taux n'ont "pas été réduits sensiblement, mais dans plusieurs cas ils ont été augmentés.

"M. BUELL: Voulez-vous spécifier des cas? R. Oui; je citerai deux cas. Il "y a environ douze ans—je parle de mémoire—nous avions un taux spécial par wagon "pour la distribution dans les Provinces maritimes. C'était avant l'entrée de la "*Dominion Express* dans ce champ d'opérations, alors que la *Canadian Express* des-"servait seule ce territoire. Nous avions un taux de messagerie, un taux par wagon, "pour la distribution, de 87½ cents par 100 livres dans toutes les Provinces maritimes. "Je regrette de dire qu'après l'entrée en concurrence de la *Dominion Express*, ce "taux s'éleva à $1.25 par 100 livres, et il est resté à ce chiffre depuis, bien que le "volume du commerce dans ce territoire ait quadruplé, et peut-être davantage.

"Un autre cas, et il s'agit de consignations de long parcours aux Territoires du "Nord-Ouest. Il y a sept ou huit ans environ, nous commençâmes à faire des expé-"ditions considérables aux Territoires du Nord-Ouest. Le taux était alors de $2 par "100 livres, un taux de wagon de $2 par 100 livres pour distribution au Manitoba. "A cette époque, les trains passaient par Smith's-Falls. Un peu plus tard, la *Domi-"nion* mit sur la voie un wagon amélioré, un wagon ventilé, le meilleur wagon au "monde, je crois. Je reconnaîtrai ce fait que les wagons de la *Dominion Express,* pour "les consignations de long parcours, sont parfaits. Pour le service de ces wagons, on "nous réclama 15 cents supplémentaires par 100, ce que nous payâmes sans récri-"miner, bien qu'à notre avis l'augmentation du volume des affaires devait nous méri-"ter ce service gratuit. Plus tard, nous avons déclaré qu'il était absurde de faire "passer ces marchandises par Smith's-Falls, un parcours inutile de 400 milles, que "l'on devrait suivre la route de North-Bay. La *Dominion Express* fit alors ce chan-"gement. Je crois que c'est à cette époque que le taux fut élevé. Depuis nous avons "payé, au lieu de $2.15, $2.25 aux points sur la ligne principale, et $2.40 aux endroits

" dans le Manitoba en dehors de la ligne principale. C'était une augmentation de " 10 cents sur la ligne principale et de 25 cents sur les embranchements. Et cela a " toujours duré depuis. A ce sujet, je dois dire que l'excuse invoquée fut que le " Grand-Tronc leur demandait 50 cents du 100, un taux anormal, pour la traction de " leurs wagons de Toronto à North-Bay, et qu'en conséquence ils ne pouvaient trans- " porter la marchandise à aussi bas prix par la ligne courte qu'ils le faisaient aupara- " vant par la ligne longue. L'année dernière, le chemin de fer Pacifique-Canadien " inaugura son service direct de Toronto au Nord-Ouest, la route du Grand-Tronc fut " abandonnée, mais le taux ne fut pas réduit. Ainsi nous payons aujourd'hui, sur " une distance de 400 milles plus courte, 10 et 25 cents par 100 livres de plus qu'il " y a douze ans. Voilà un cas spécifique.

" Q. Avez-vous d'autres de ces cas? R. Je ne les ai pas dans la mémoire. Voilà " deux endroits où je fais mon plus gros commerce d'expédition, et j'y ai de grands " intérêts.

" Q. Vous avez un autre point à traiter, la recommandation des producteurs de " fruits au sujet de la modification de la formule des reçus ou contrats? R. J'aurais " encore un mot à dire sur ce sujet. Je vous soumets que vu l'augmentation du " volume des affaires entre cette région des fruits et les parties éloignées du Canada, " et la nécessité pour notre grand Nord-Ouest d'obtenir les fruits canadiens à aussi " bas prix que possible, nous devrions avoir le service le moins coûteux que les com- " pagnies des messageries peuvent donner avec bénéfice. Nous avons à soutenir la con- " currence des produits de la Californie, de l'Orégon et de Washington, transportés " par fret—je mentionnerai spécialement les pêches et les prunes—tandis que nos pro- " duits doivent être transportés par messageries. Pour les fruits que nous pouvons " expédier par fret, le raisin, les poires et les pommes, nous avons le marché entière- " ment à nous. Nous contrôlons absolument ce marché, et le Canada peut approvision- " ner le Nord-Ouest de ces fruits, parce que nous pouvons les transporter là à un taux " modéré de fret. Mais dans le cas des pêches et des prunes, que nous cultivons en " égale abondance, nous ne pouvons les transporter par fret, il nous faut un service " de messagerie. La Californie peut faire le transport par fret parce que ses fruits sont " d'une nature différente, ils sont d'une texture plus sèche, le climat étant sans pluie. " Nous demandons aux compagnies des messageries un service assez peu coûteux qu'il " nous permette de soutenir la concurrence contre les produits de la Californie, les " pêches et les prunes, cequi constituera un marché pour des milliers d'acres de terre " de l'est. Nous pouvons cultiver ces fruits en quantités illimitées, et il y a là un mar- " ché pour le Canada, mais l'embarras est que nous ne pouvons lutter contre les taux " de fret de la Californie en toute saison. Une saison où la récolte est excessive et " les prix bas, avec les taux de messagerie actuels nous pouvons obtenir une partie " de ce marché; mais peut-être l'année suivante la récolte ne sera pas aussi bonne, " les prix aussi anormalement bas, alors nous perdrons ce marché. C'est aléatoire. " Nous voudrions donc des taux nous permettant de conserver le marché constam- " ment, comme nous faisons pour les fruits que nous expédions par fret.

" Q. Voulez-vous maintenant passer à la formule de reçu? R. Une des plus " grandes difficultés en dehors de la question des taux, un des plus grands obstacles, " et que je considère comme une injustice, est dans le fait que les compagnies des " messageries soutiennent qu'elles ne sont pas responsables des pertes subies par suite " du retard des trains. Dans le contrat que nous sommes obligés de signer et qui dé- " gage entièrement les compagnies des messageries, on voit la disposition suivante,— 'les lignes de chemins de fer et de bateaux à vapeur du pays'. " Attendu que cette " compagnie compte sur les diverses lignes de chemins de fer et de bateaux à vapeur " du pays pour transporter la marchandise qui lui est confiée à cet effet, il est convenu " quelle ne sera pas responsable de tout dommage à la dite marchandise causé par le " retard des trains ou des bateaux à vapeur sur lesquels la dite marchandise aura été " placée pour transport; ni par la négligence ou le refus de toute compagnie de chemin

" de fer ou de bateaux à vapeur de recevoir et d'expédier la dite marchandise." Nous " prétendons que cela n'est pas juste; qu'il n'est pas raisonnable que les compagnies de " messageries puissent se prévaloir de la négligence—si négligence il y a—à tout événe- " ment du défaut des compagnies de chemin de fer de transporter les marchandises au " temps convenu. Nous subissons de ce chef de fortes pertes et il nous est impossible, " à cause de cela, de faire valoir nos réclamations. Je dois dire, pour ce qui est des " réclamation contre la *Dominion Express,* que lorsqu'elle reconnaît a responsabilité, " c'est-à-dire, lorsque les clauses du contrat que j'ai cité ne la protègent pas, elle s'est " montrée prête à payer; mais je ne puis dire la même chose de la *Canadian Express* " *Company;* je regrette de le dire, il nous est généralement impossible de lui faire " payer nos réclamations.

" Mais c'est sur cette clause surtout que compte la compagnie dans le cas de nos " plus grosses pertes. Prenez Sherbrooke et les Townships de l'Est; les communications " avec Montréal sont des plus faciles, et nous avons perdu entièrement ce commerce. Le " commerce avec Sherbrooke est virtuellement abandonné. Le train manque les rac- " cordements une fois sur trois ou quatre et la perte est si forte que les marchands " refusent de donner des commandes, à moins que nous n'assumions la responsabilité; " ainsi le commerce est tombé. Lorsque nous payons un taux de messagerie pour un " service de messagerie, nous croyons avoir droit à ce service, et que s'il y a défaut " l'on nous paye les dommages. A Montréal, le temps est très court. Je crois que ce " n'est qu'une demi-heure, et lorsque le train est en retard il n'y a pas d'autre train " que le soir pour transporter les marchandises, et quelquefois c'est le samedi soir, et " alors les marchandises restent à Montréal jusqu'au lundi, ce qui fait un retard de " 24 heures.

" Q. Et il vous est impossible d'obtenir des dommages pour cela?—R. Oui; on " invoque cette clause du reçu. Nous soumettons que cela devrait être modifié à peu " près dans ce sens: 'Il est convenu qu'elle sera responsable', au lieu de 'ne sera pas " responsable.'

" Q. Je crois qu'il y a quelque chose de plus dans cet amendement projeté, M. " Smith, que la question de remise de droits?—R. Oui; nous soumettons aussi que " dans le cas de retards indépendants de la volonté de la compagnie de chemin de fer " les compagnies de messageries fassent remise des taux de messageries sur les mar- " chandises. Après s'être chargées des marchandises elles ne les ont pas transportées; " elles n'ont pas donné un service de messagerie, pour quelque cause que ce soit, et " nous prétendons que nous ne devrions pas payer des taux de messageries. J'ai une " clause à soumettre pour remplacer celle-ci, mais c'est une question—

" Q. Aimeriez-vous à mettre cela au dossier?—R. Oui. Il y a dans le contrat de la " *Dominion Express Company* une autre clause que nous voudrions voir amender, " rendant la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, détenteur des marchan- " dises, responsable de l'exécution entière du contrat. Dans le cas de la *Canadian* " *Express Company,* le Grand-Tronc est responsable de l'exécution entière du contrat " de messagerie.

" M. CHRYSLER: Je ne vois pas en quoi cela fasse quelque différence si la com- " pagnie de messageries est capable de payer les réclamations.

" Le TEMOIN: Mais elle s'y refuse, sous prétexte que les compagnies de chemins " de fer sont causes des dommages, et que dans ce cas il faut s'adresser à elles.

" M. CHRYSLER: Cela n'est-il pas juste?—R. Nous faisons un contrat avec la " compagnie de messagerie; c'est avec elle que nous faisons affaires, et nous croyons " qu'elle devrait être responsable. Le contrat de la *Dominion Express Company* ren " ferme aussi cette clause: " La *Dominion Express Company* n'assume aucune respon " sabilité pour pertes ou retards en dehors de ses lignes." Et elle stipule que la livrai- " son ne sera faite à la compagnie que dans la limite de livraison, et que le paiement " d'avance ne couvrira que les endroits en dedans de la limite de livraison. Nous " croyons que cette clause devrait être biffée. Il y a dans le contrat de la *Canadian*

" *Express Company* une clause qui se lit comme suit: " Cette compagnie ne sera non " plus responsable pour dommages causés par suite de refus ou négligence ", ainsi de " suite. C'est la même clause dont j'ai parlé plus haut, et nous voudrions la voir biffée " du contrat de la *Canadian Express Company.*

" M. BUELL: Q. Voilà deux projets d'amendements, un au contrat de la *Dom-* " *inion Express Company* et l'autre au contrat de la *Canadian Express Company?*— " R. Oui.

" Q. C'est tout ce que vous avez à dire au sujet de la formule de contrat, n'est-ce " pas?—R. Oui.

" Cela couvre le sujet discuté?—R. Oui, je crois que c'est tout." (Preuve, vol. 17, p. 917-927).

Plusieurs autres témoins furent entendus sur les diverses phases de ce trafic des fruits; mais à part la question des taux, on s'est généralement occupé des causes de plaintes.

Les fonctionnaires des compagnies ont rendu témoignage en réponse à un grand nombre, sinon à chacune, des plaintes soumises.

Maintenant, il doit être évident pour tout le monde que la question de la sécurité et du prompt transport des fruits présente de nombreuses difficultés, et dans le cours de chaque saison il surgira nécessairement de nombreux incidents de nature à aggraver tout simplement le mal. Bien qu'en somme il semble que les compagnies de messageries améliorent chaque année leur service, on ne saurait s'empêcher de conclure que de nombreuses choses se rattachant à ce trafic demandant remède, dans l'intérêt de tous les intéressés.

Prenant la dernière des plaintes ci-dessus, touchant les wagons et les abris convenables, vaut autant établir tout de suite que, en vertu de la loi des chemins de fer actuelle, le bureau n'a pas juridiction pour forcer les compagnies de messageries d'employer telle clausse particulière de wagons ou de fournir des abris à des points d'expédition ou de destination.

Le groupe des dispositions applicables aux compagnies de messageries comprend de 348 à 354 inclusivement, et ces dispositions n'ont trait qu'aux tarifs, aux taux et aux contrats. La Commission a le pouvoir, il est vrai, de prescrire les "*termes et conditions*" auxquels les marchandises pourront être "*voiturées*" ou "*transportées*" par messageries, mais nous ne croyons pas que le mot "*conditions*" donne à la Commission le pouvoir, par exemple, de dire qu'une certaine espèce de fruits ne devra être transportée qu'en wagon réfrigérateur. On se rappellera que la loi des chemins de fer telle que rédigée primitivement, n'avait pas en vue les compagnies de messageries, et elle renferme plusieurs dispositions qui n'ont pas été faites pour s'y appliquer; mais, bien que la Commission ne puisse forcer les compagnies de messageries, comme telles, à fournir ces facilités, elle peut, croyons-nous, obliger les compagnies de chemin de fer de donner toutes les facilités raisonnables pour la réception et le transport du trafic de messageries. Ainsi, par exemple, s'il était constaté qu'une compagnie de chemin de fer, par l'intermédiaire d'une compagnie de messageries opérant sur ses voies, reçoit des fruits pour expédition à certains endroits où il n'y a aucun abri pour protéger tels fruits contre le soleil ou la pluie, la Commission pourrait exiger de la compagnie de chemin de fer qu'elle fournisse un abri; elle pourrait de même forcer les compagnies de chemin de fer de fournir toute classe particulière de wagons pour le transport de toute classe particulière de trafic. Cette opinion est basée sur l'article 284 de la loi des chemins de fer, qui oblige les compagnies de chemins de fer de fournir, selon leurs pouvoirs, les facilités convnables pour recevoir, charger, transporter, décharger et livrer toute marchandise destinée au transport. Cela comprend le trafic qui exige un service de messageries, tout comme le trafic des voyageurs et du fret. Dans la cause de *The Memphis and Little Rock Railway Company vs the Southern Express Company*", 117 U.-S., S.C.R. 791, la note dominante se lit:

" Bien que les compagnies de chemin de fer ne fassent pas le trafic ordinaire des " messageries, il semble qu'il soit *de leur devoir de fournir au public les facilités rai-" sonnables de messagerie."*

Dans le jugement du juge en chef des Etats-Unis à cette époque, rendant la décision de la majorité, on trouve l'expression d'opinion suivante:

" Aussi longtemps que le public aura un service que raisonnablement il pour-" ra trouver satisfaisant, peu importe qui le lui donnera. Une compagnie de che-" min de fer s'acquitte de toutes ses obligations envers le public en général et "chaque citoyen en particulier quand elle offre au public toutes les facilités d'un " service de messageries que celui-ci peut raisonnablement exiger. Dans ce cas, " une compagnie de chemin de fer n'est pas comptable au public du choix qu'elle " peut faire de telle ou telle agence." (*The Memphis & Little Rock R. R. Co. vs.* " *Southern Express Co.,* 117 US., S.S.C.R., 801.)

Jamais on a demandé à la Commission de forcer les compagnies de chemins de fer du Canada de donner un service de messageries ou quelques facilités en rapport avec tel service. On n'a présenté des requêtes que contre les messageries. Il est bien évident qu'avec la loi actuelle, les ordonnances pour de plus grandes facilités dans le service de messageries ne peuvent être rendues que contre les compagnies de chemins de fer. Par plus grandes facilités l'on entend un service satisfaisant, des hangars, et le reste. Si les compagnies de messageries n'y pourvoient pas sur les lignes exploitées par les compagnies de chemins de fer et n'évitent pas de donner lieu à des plaintes raisonnables, il sera alors du devoir de la Commission de traiter de ces questions directement avec les compagnies de chemins de fer, en même temps que le public pourra porter des plaintes contre elles.

Une forte preuve a établi que dans certains cas les fruits ont été maniés sans précaution par les employés des compagnies de messageries, et que dans d'autres cas les paniers ont été ouverts et les fruits enlevés. A ceci les compagnies ont répondu que les paniers étaient mal faits et se brisaient quand on les maniait, et que, en tout cas, on ne les a pas maniés sans précaution. Est-ce vrai, il est impossible de le dire, mais l'impression qui nous en est restée est que les expéditeurs de fruits avaient de ces chefs quelque raison de se plaindre. Mais il nous est difficile de voir comment traiter ces questions. On nous demande de faire cesser " ces vols et ce manque de précaution". Quel bien pourrait faire une ordonnance de la Commission à l'effet qu'aucun employé d'une compagnie de messageries ne doit voler ni manier sans précaution les marchandises expédiées? Si tel employé veut voler, l'ordonnance de la Commission n'aura probablement d'autre effet que de l'y inciter davantage. Encore moins un règlement fera-t-il d'un homme insouciant et de manières brusques un employé usant des précautions voulues. Si les marchandises sont volées, en tout ou en partie, par des employés des compagnies de messageries, ou endommagées par une manutention négligente ou sans précaution, la loi accorde à l'expéditeur un recours en dommages contre les compagnies, et rien de ce que pourrait faire la Commission dans l'espèce ne pourrait le placer dans une meilleure position. Il nous semblerait que ce qui pourrait vraiment justifier qu'une plainte soit portée devant nous dans de tels cas serait l'élaboration d'un système quelconque par lequel les réclamations seraient réglées dans un temps raisonnable et aussi promptement que possible. En général, les réclamations des expéditeurs pour dommages ou pertes résultant du retard apporté dans le transport, ou de la manutention sans précautions des marchandises, ou du vol des fruits mis dans les paniers, sont pour un petit montant, ordinairement quelques dollars seulement. Ils signalent le fait et réclament une compensation. Suit trop fréquemment une longue et ennuyeuse correspondance causant plus d'ennui que n'en vaut le montant réclamé. C'est ce que l'on désire éviter dans les cas où la plainte est faite de bonne foi. Il n'y a aucun doute que non seulement les compagnies de messageries, mais aussi les compagnies de chemins de fer retardent beaucoup trop de régler les réclamations en dommages, et il est difficile de comprendre pourquoi les compagnies ne font pas disparaître

cette source de mauvaise entente entre elles et leurs patrons. Mais que peut faire notre Commission? Il n'y aurait rien à gagner de passer des règlements inutiles. Si l'on ordonnait qu'une compagnie doit régler ou refuser de régler une réclamation dans les trente jours après que son attention y a été attirée, l'expéditeur ne s'en trouverait pas mieux au cas où le montant de sa réclamation ne lui serait pas versé dans cet intervalle de temps; il serait encore obligé de poursuivre et de prouver qu'il a droit de recouvrer ce montant, et le fait que la compagnie n'aura ni payé ni refusé de régler dans les trente jours ne lui sera d'aucune utilité, si par ailleurs il ne peut démontrer le bien-fondé de son action. La Commission ne peut pas remédier à tous les abus, et elle ne peut tenter de faire l'impossible. Nous ne voulons pas être mal compris et laisser l'impression que nous insinuons que les compagnies sont seules responsables de cet état de choses. Ce n'est pas là notre pensée. Il y a des expéditeurs malhonnêtes, tout comme il y a dans les compagnies de messageries et de chemins de fer des employés indignes de confiance. Les compagnies ont à faire face à maintes réclamations ridicules ou malhonnêtes, et ont droit à un temps raisonnable pour s'en occuper. Il n'en est pas moins vrai, cependant, qu'en beaucoup de cas on retarde sans raison l'étude et le règlement de réclamations qui sont justes. Néanmoins il suffit de dire que, dans les cas où on n'en est pas venu à un arrangement avec les compagnies intéressées, la Commission n'a d'autre alternative que de laisser les expéditeurs s'adresser aux tribunaux par les procédures ordinaires. On constatera probablement que la nouvelle formule de contrat de transport préparée par la Commission remédiera à bien des choses qui ont dans le passé donné naissance à des difficultés de ce genre. A tout événement, l'expéditeur contraint d'avoir recours aux tribunaux ne sera pas embarrassé par bon nombre de conditions déraisonnables auxquelles il a eu à faire face en vertu de l'ancien contrat.

Fruits, wagons complets.

Le taux excessif exigé pour le transport des fruits de Clarkson à Toronto résulte du fait que les compagnies n'ont pas de tarif pour wagon complet pour les fruits transportés entre ces deux endroits. On applique le tarif "général spécial" de trente cents par 100 livres. Il y a des taux de transport de wagon complet d'un point de l'Ontario au Nord-Ouest et aux Provinces maritimes; et la Commission est d'opinion que les compagnies devraient établir des taux pour wagons complets pour tous les endroits entre lesquels se fait ou peut se faire le transport des fruits et des légumes. Se soulève alors la question de savoir quels devraient être ces taux. En ce qui concerne les complets chargements de wagons les taux devraient être sensiblement inférieurs au tarif "général spécial" actuellement en vigueur. La question n'a pas été débattue devant la Commission. Pour le présent la meilleure chose à faire serait peut-être de demander aux compagnies de soumettre à l'approbation des commissaires les tarifs s'appliquant à ce trafic, tout en leur donnant le temps nécessaire à bien étudier les diverses questions soulevées de ce chef. Les propriétaires de vergers dans l'Ontario se plaignent des taux pour wagons complets entre leur province et Winnipeg, et allèguent, entre autres choses, que l'on favorise à leur détriment leurs rivaux de la Colombie-Britannique et des Etats du Pacifique.

Lors de l'audition, le taux exigé pour un wagon complet entre Spokane et Newport, Washington, entre Bonners-Ferry ete d'autres endroits de l'Idaho, consistait en un tarif commun de $2 par cent livres. Le tarif de la Compagnie de Messageries Dominion pourvoyait à un taux de $2 entre Vancouver et autres endroits de la Colombie-Britannique situés sur le réseau principal et Winnipeg. Semblable était le taux demandé par la Compagnie de Messageries Western pour le transport entre certains endroits dans les Etats d'Idaho et de Washington et Winnipeg.

L'extrait suivant du témoignage de M. E. D. Smith éclaire bien la question:—

"Il y a environ sept ou huit ans nous avons commencé à expédier des "chargements considérables par wagons complets pour distribution dans les "territoires du Nord-Oueest. Le taux était alors de $2 par cent livres pour "un wagon complet de marchandises à être livrées en divers endroits dans le Ma-"nitoba. Dans ce temps-là les trains faisaient un détour par Smith's-Falls. Un "peu plus tard la Compagnie de Messageries Dominion a mis à notre disposition "un wagon perfectionné, bien ventilé, un wagon que je crois être le meilleur qui "existe au monde. Je dois dire que les wagons employés par cette compagnie "pour le transport à des endroits éloignés sont tout simplement parfaits. Pour "l'usage de ces voitures on nous fit payer 15 cents en plus par cent livres, ce à "quoi nous ne nous objectâmes pas, bien que nous fussions sous l'impression que "l'accroissement considérable du trafic aurait dû nous faire profiter de ce service "sans frais additionnels. Plus tard nous nous sommes plaints, disant qu'il "était absurde de faire faire à ces marchandises un détour par Smith's-Falls, "soit 400 milles de plus qu'il n'était nécessaire, et qu'elles auraient dû passer par "North-Bay. La Compagnie de Messageries Dominion changea son itinéraire et "par la suite fit transporter ces marchandises *via* North-Bay. Je crois que c'est "vers ce temps-là que les taux furent augmentés. Depuis lors, au lieu de $2.15, "nous avons payé pour le transport de ces marchandises à être livrées à divers "endroits, $2.25 quand la station se trouvait sur le réseau principal, et $2.40 "quand la station se trouvait sur un embranchement dans le Manitoba. C'était "une augmentation de 10 cents sur la ligne principale et de 25 cents ailleurs. "Ceci est encore en vigueur. A ce sujet je dois dire que l'excuse donnée était "que la Compagnie du Grand-Tronc leur demandait 50 cents par cent livres, taux "anormal pour latraction de ces wagons de Toronto à North-Bay, et que, par "conséquent, il était impossible de transporter les marchandises par cette voie "plus courte à aussi bon marché qu'on ne le faisait auparavant par l'autre route. "L'an dernier la Compagnie du Pacifique-Canadien a inauguré une ligne courte "allant tout droit de Toronto au Nord-Ouest; on se passait de locomotives du "Grand-Tronc. Malgré cela, il n'y a pas eu de changement dans les taux. Ainsi "donc, pour une distance de 400 milles plus courte nous payons aujourd'hui 10 "cents et 25 cents de plus qu'il y a 12 ans. C'est un exemple." (Preuve, vol. 76, pp. 919-920.)

Le tarif de la Compagnie de Messageries Dominion pourvoit à un taux de $2.25 par 100 livres de marchandises chargées à Toronto, Hamilton, Grimsby, Winona, Beamsville et Stony-Creek, le taux à Sainte-Catherine étant de $2.25, soit $2.25 plus 30 cents pour transport des marcsandises par la Compagnie de Messageries Canadienne de Sainte-Catherine à un autre point, probablement Hamilton ou Beamsville. C'est cependant 10 cents trop cher, attendu que pour les marchandises voiturées de Welland à Hamilton et destinées à un point au delà la Compagnie de Messageries Américaine exige 20 cents, ce qui, ajouté aux $2.25, donne un taux de $2.45, la Compagnie de Messageries Dominion exploitant elle-même la ligne électrique entre Sainte-Catherine et Welland.

Pour ce qui est de la distance, les stations de la Colombie-Britannique sont de deux à trois cents milles plus éloignées de Winnipeg que ne l'est Toronto ou Hamilton— sans parler du passage à travers les montagnes—et cependant les taux sont moins élevés. La Compagnie de Messagerie Canadienne ne produit pas son tarif pour le transport à Winnipeg des fruits provenant de la région du Niagara.

La Compagnie de Messageries Dominion demande $2 pour le fret pris sur le réseau principal dans la Colombie-Britannique et à destination de Winnipeg. Cette compagnie a les mêmes taux pour les marchandises venant de certains endroits dans les Etats de Washington et d'Idaho; mais, en ce qui concerne cette compagnie, le tarif de faveur accordé aux expéditeurs américains a été aboli depuis l'enquête, et

ceci en abandonnant volontairement le tarif international commun. Ce tarif est encore en force pour lec endroits desservis par la Compagnie de Messageries Northern, opérant sur le réseau du chemin de fer Northern-Pacific, et correspondant avec la Compagnie de Messagerits Northern à Pembina, Dakota-nord; mais cette dernière compagnie ne transporte aucun fret de la province d'Ontario à Winnipeg.

Pendant que les producteurs de l'Ontario se plaignent du favoritisme accordé à leurs rivaux de la Colombie-Britannique, les marchands de fruits de Winnipeg recriminent contre le minimum de 20,000 livres pour former un wagon complet de cerises venant de la Colombie-Britannique. Pour fret provenant de certains lieux d'expédition situés au sud de la frontière internationale le minimum était de 15,000; pour d'autres, 20,000 livres; et ce dernier poids était le minimum pour marchandises envoyés de Hood-River, Orégon, un des centres d'exportation spécialement mentionné par M. Decamp. Le plus bas minimum a depuis été mis de côté par les différentes compagnies, à l'exception de la compagnie de messagerie étrangère Northern, opérant sur le réseau du chemin de fer Pacific-Northern et correspondant au port de frontière de Pembina avec la Compagnie de Messageries Canadian-Northern, mais aucune de ces compagnies n'opère dans la Colombie-Britannique.

On a admis qu'on pouvait très certainement charger dix tonnes de fraises dans un wagon, mais on a prétendu que si, d'un côté, au point de vue commercial, la nature plus ferme ou plus sèche du fruit du sud rendait la chose faisable, d'un autre côté le fruit plus délicat de la Colombie-Britannique ne pouvait, à raison d'une ventilation insuffisante, être transporté à des marchés éloignés et livré en bon état après avoir été empilé en quantités de dix tonnes par wagon. Ceci paraît, cependant, n'être qu'une simple nécessité propre à ce genre de commerce, et, les deux compagnies opérant dans la Colombie-Britannique ayant renoncé à toute distinction, il semble injuste d'exiger qu'elles traitent de la même manière deux états de choses pour la différence desquels elles ne sont pas responsables, et qu'elles transportent ce qui est réellement un plein wagon de fraises dans une voiture que l'on ne peut achever de remplir complètement avec d'autres marchandises, et ce pour un prix moindre que celui qui est chargé légalement et sans récriminations pour d'autres fruits. Mettre plus bas le poids minimum du wagon complet de fraises, en demandant plus cher de manière à faire par wagon complet les mêmes recettes que rapportent d'autres fruits, ne serait d'aucun profit véritable à ceux qui se plaignent.

Voilà pourquoi nous en venons à la conclusion que la Compagnie de Messageries Dominion doit réduire à $2 par 100 livres son tarif pour wagon complet sur les fruits expédiés de la province d'Ontario à Winnipeg; et si elle peut, comme elle le fait déjà, accorder un tarif général uniforme pour les marchandises prises à aucun endroit situé sur la terre ferme dans la Colombie-Britannique, elle doit agir de même en faveur des producteurs de fruits de l'Ontario. Il semble que le *Canadian Express Traffic C.R.C.* n° 1289, en force le 20 août 1910, a mis fin aux taux favorables à Sainte-Catherine dont se plaignaient les producteurs de fruits de Norfolk. Si, toutefois, il existe d'autres sujets de plainte contre le tarif en vigueur, la Commission y verra, sur requête à cet effet.

TARIF POUR LES PROVINCES MARITIMES.

On s'est plaint du taux de $1.25 par 100 livres pour un wagon complet envoyé de Winona à destination des Provinces maritimes. Voici la déclaration faite à ce sujet par M. T. H. P. Carpenter, à la date du 19 avril 1910:—

"Je déclare par les présentes que, avant 1897 le taux exigé par la Compa-
"gnie de Messageries Canadienne pour toutes marchandises expédiées en wagons
" complets par C. R. Carpenter & Son, de Winona, Ont., à destination des Pro-
" vinces maritimes, était de 85 cents pour 100 livres, soit $170 par wagon. Ce
" taux s'appliquait aux wagons complets d'une contenance minimum de dix

" tonnes et destinés à n'importe quel nombre de consignataires et d'endroits dans " les provinces de l'est, sur le réseau de l'Intercolonial.

"Lorsque la Compagnie de Messageries Dominion a acquis un droit de par- "cours sur le H. G. & B., en 1897, le taux a été augmenté à $1.25 par 100 livres, " ou $250 par wagon. De plus, l'excuse donnée par les Compagnies de Message- "ries pour hausser le tarif de 65 cents à $1.35, était que les compagnies avaient à "encourir les mêmes dépenses, se divisaient le trafic, et étaient obligées d'augmen- " ter les taux si elles voulaient réussir.

M. Smith dit qu'il pensait que le taux était de 87½.

La Compagnie de Messageries Canadienne est et a été incapable de découvrir dans ses livres aucune mention d'un tarif tel que celui que l'on prétend avoir existé. Naturellement, aucune échelle de taux soumise à la Commission ne le démontre, vu que ces tarifs ne nous étaient pas soumis avant 1907. Pour ce qui est de la distance, il y a 874 milles de Winona à Saint-Jean et 1,267 milles de Winona à Winnipeg. Ces chiffres expriment les distances parcourues par la Compagnie de Messageries Dominion. Par la Compagnie de Messageries Canadienne la distance est de 1,125 milles de Winona à Saint-Jean. Nous avons baissé à $2 par 100 livres les taux de transport d'un wagon complet à destination de Winnipeg et venant de la région de Hamilton. Il ne serait guère logique de réduire à 85 cents les taux du fret dirigé vers les Provinces maritimes, en tenant compte des distances ci-haut mentionnées. Nous n'avons aucun doute sur la fidélité de la mémoire de MM. Carpenter et Smith quant à ces faits, et nous croyons qu'un tel tarif a été en vigueur, mais nous sommes d'opinion qu'il a bien difficilement permis un bon service de messageries.

Là-dessus M. Hardwell fait le rapport suivant:—

" (*a*) Provinces maritimes, M. E. D. Smith, de Winona, a dit que la Com- "pagnie de Messageries Canadienne avait, il y a quelque douze ans, un tarif de " 87½ cents pour fret pris dans la région du Niagara à destination d'aucuns "points sur l'Intercolonial, que depuis que la Compagnie de Messageries Do- " minion est entrée en concurrence le taux a été élevé à $1.25. Nous ne pouvons "vérifier ceci par nos documents, dont la liasse n'a commencé à être con- "servée qu'en mars 1897. Notre commis préposé au service des messageries, M. " Allan, croit pouvoir dire qu'à cette époque la Compagnie de Messagerie Cana- " dienne tranportait les marchandises sur des trains de fret rapides. Les tarifs " affichés et déposés sont: minimum pour un wagon complet $1.75 à $2.25 par " 100 livres, le taux le plus élevé s'appliquant, naturellement, à la ligne de Syd- " ney. Pour tout wagon complet envoyé par un expéditeur à plusieurs consigna- " taires avec livraison à des endroits différents, il y a un tarif général uniforme " de $1.25, pour un minimum de 20,000 livres, et ce pour marchandises de la " région de Niagara livrables à quelqu'une de nos succursales des Provinces mari- " times. Prenez, par exemple, les fruits en paniers transportés de Winona à " Saint-Jean, les taux de fret sont les suivants:—

Quantités moindres que 10,000 livres.	.68 cents.
10,000 livres et plus, L.C.L.	60 "

" Il faudrait mentionner que ce sont là des taux d'accommodation ordonnés " par la Commission (dossier n° 44), les taux suivant la Classification étant 68, " 68 et 51 respectivement; et que, de plus, un wagon complet, service du fret, signi- "fie un wagon complet contenant un poids minimum (en ce cas-ci 20,000 livres) " chargé en un jour par un expéditeur à destination d'un seul consignataire, tan- "dis que le tarif des messageries s'applique aux chargements livrables à divers " consignataires en différents endroits. Prenant la 3ième classe, soit 51 cents "pour un wagon complet,—ce qui, en passant, n'est pas le taux réglementaire—2½ "fois ce montant donneraient un taux de $1.27".

Nous sommes d'opinion que, dans les circonstances, nous ne devrions pas exiger que ce taux soit accordé.

TARIF AD VALOREM.

A ce sujet les taux de l'ancienne classification étaient les suivantes:—

"10. (*a*) Taux basés sur la valeur de la marchandise.

" Quand la valeur d'aucun chargement de marchandise (payable au comptant "ou autrement) excède $50, on doit exiger le taux additionnel suivant, d'après "la valeur (que la marchandise soit assurée ou non).

" (*b*) Quand le taux sur la marchandise est de $1.00 ou moins par 100 livres, " 5 cents pour chaque valeur de $100 ou toute fraction d'icelle.

" (*c*) Quand le taux sur la marchandise excède $1.00 et n'est pas de plus de " $3.00 par 100 livres, 10 cents pour chaque valeur de $100, ou toute fraction d'i- " celle.

" (*d*) Quand le taux sur la marchandise excède $3.00 et n'est pas de plus de " $8.00 par 100 livres, 15 cents pour chaque valeur de $100, ou toute fraction d'i- " celle.

" (*e*) Quand le taux sur la marchandise excède $8.00 par 100 livres, 20 cents " pour chaque valeur de $100, ou toute fraction d'icelle.

h" (*f*) Les prix additionnels ci-dessus exigés suivant la valeur doivent dans " tous les cas être calculés d'après les taux réguliers pour marchandises, et non " pas d'après les taux spéciaux que l'on a permis d'exiger pour certains charge- " ments.

" (*g*) Ces taux additionnels ne s'appliquent pas aux envois d'argent (excepté " la la menue monnaie), de bons, d'animaux vivants, d'oiseaux vivants ou de bé- " tail vivant, étant destinés à ne s'appliquer qu'aux colis ou envois de marchan- " dises, de bijouteries, de papiers de valeur, de timbres-poste, et de timbres du " revenu de l'Intérieur.

" (*h*) Quand les poids de colis séparés, envoyés par un expéditeur à un seul " consignataire, sont additionnés en conformité du règlement n° 7, les valeurs de " chacun de tels colis séparés doivent aussi être additionnées, et si la valeur brute " excède $50.00, il faut en conséquence charger un taux additionnel.

" (*i*) Tarif *ad valorem* sur les animaux, oiseaux et bétail vivants.

" L'échelle classifiée des taux sur les animaux, oiseaux et bétail vivants ne " s'applique que lorsque la valeur attestée n'excède pas les suivantes:—

" Chevaux, ânes ou mules..	$75.00 chacun.
" Taureaux, baudets de l'Ouest, veaux, poulains, vaches, daims, chiens, élans, chèvres, cochons, poneys, moutons, jeunes bœufs, et animaux non mentionnés ailleurs..	50.00 chacun.
" Oiseaux, chats, furets, cochons d'Inde, lièvres, souris, opossums, chiens de prairies, lapins, écureuils, pigeons de fantaisie, volailles de fantaisie, et toutes autres volailles (excepté celles destinées au marché), ou reptiles	5.00 chacun.

" Quand la valeur attestée par l'expéditeur excède celle mentionnée ci-dessus " un prix additionnel doit être exigé sur toute valeur supplémentaire suivant les " règles suivantes:—

" Quand le taux sur la marchandise n'excède pas $1.00 par 100 livres, le prix " additionnel sera de 5 pour 100 pour toute valeur supplémentaire.

" Quand le taux sur la marchandise est de plus de $1.00 et de pas plus de " $2.00 par 100 livres, le prix additionnel sera de 7 pour 100 pour toute valeur " supplémentaire.

" Quand le taux sur la marchandise est de plus de $2.00 et de pas plus de " $3.00 par 100 livres, le prix additionnel sera de 12 pour 100 pour toute valeur " supplémentaire.

" Quand le taux sur la marchandise est de plus de $3.00 et de pas plus de " $5.00 par 100 livres, le prix additionnel sera de 12 pour 100 pour toute valeur " supplémentaire.

" Quand le taux sur la marchandise est de plus de $5.00 par 100 livres, le prix " additionnel sera de 15 pour 100 pour toute valeur supplémentaire.

" (*j*) Les taux *ad valorem* ci-dessus donnés doivent être exigés en tenant " compte du taux exigé pour tout le parcours, que la marchandise ait été trans- " portée par une ou plusieurs compagnies, et dans ce dernier cas les montants per- " çus doivent être divisés entre les compagnies intéressées sur la même base qu'est " divisé le prix de transport pour toute la distance parcourue."

On dit que les mots " Tarif *ad valorem* " doivent s'entendre comme exprimant un prix additionnel exigé par une compagnie quand on a déclaré qu'il y a une valeur supplémentaire. Pour divers motifs on a soulevé bon nombre d'objections contre cet usage. La Chambre de Commerce a, avec beaucoup de clarté et d'impartialité, soulevé l'objection suivante:—

" Règlement n° (10)—

" Il est manifestement injuste de fixer la responsabilité des compagnies à un " maximum de $50 pour la valeur de toutes marchandises transportées sans attestation " de leur valeur réelle, et ce faisant sans égard au poids de la charge ou au prix payé " pour le service de transport.

" EXEMPLE N° 1.

" Pour	10 livres expédiées de Montréal,	valeur	$ 50,	le taux est	45 cents.
" "	100 " "	"	$ 50,	"	$1.00
" "	400 " "	"	$200,	"	$4.00

" Plus taux *ad valorem.*

" EXEMPLE N° 2.

" Pour	10 livres expédiées de Winnipeg,	valeur	$ 50,	le taux est	$1.10
" "	100 " "	"	$ 50,	"	$5.00
" "	400 " "	"	$200,	"	$20.00

" Plus taux *ad valorem.*

" EXEMPLE N° 3.

" Pour	10 livres expédiées de Vancouver,	valeur	$ 50,	le taux est	$1.50
" "	100 " "	"	$ 50,	"	$13.00
" "	400 " "	"	$200,	"	$52.00

" Plus taux *ad valorem.*

" On remarquera qu'en ce qui concerne le chargement de 400 livres on n'alloue " à l'expéditeur aucun crédit pour la valeur, mais on lui fait payer d'après le montant " brut. Pourquoi n'aurait-il pas droit à quatre fois la valeur d'un chargement de " 100 livres sans payer une pénalité?"

Si un expéditeur de Toronto envoie à Vancouver quatre colis séparés, pesant chacun 100 livres et d'une valeur de $50.00 chacun, la compagnie transporte une valeur de $200.00 de marchandises pesant 400 livres pour un prix de $53.00; mais s'il met ces $200.00 de marchandises dans un colis pesant 100 livres, il est contraint d'évaluer ce chargement à $50.00 et de courir le risque de perdre les autres $150.00, ou de payer à la compagnie des taux d'évaluation ou d'assurances sur une valeur supplémentaire de $150.00. Ceci semble certainement anormal, mais la clause 3 du récépissé de mar-

chandises autorise un maximum de $50.00 pour un seul chargement, à moins que l'on ne déclare une valeur supplémentaire et que l'on ne paye en conséquence. Nous avons étudié très soigneusement cette clause, et lui avons donné la présente forme, à la satisfaction de tous les intéressés, y compris l'avocat représentant le public. Si nous nous arrêtons maintenant à l'argument que ces quatre colis devraient être réunis ou emballés en un seul et qu'il faudrait accorder à l'expéditeur quatre fois la valeur d'un chargement de 100 livres sans pénalité, nous sapons à sa base le principe énoncé dans la clause 3 du récipissé de marchandises et le rendons inapplicable aux chargements de la nature de ceux dont nous avons à nous occuper maintenant. Nous ignorons jusqu'à quel point le changement demandé affecterait le trafic ni si ce cas se présente souvent ou non. Naturellement il est loisible à l'expéditeur, qui désire éviter l'évaluation supplémentaire et cependant conserver ses droits contre la compagnie pour la pleine valeur de $200.00, de diviser son chargement en quatre colis. Nous pensons qu'en attendant nous faisons mieux de laisser l'expéditeur agir ainsi, s'il le désire, plutôt que d'accéder à sa demande et par le fait même pratiquement rayer la clause 3 du récipissé. Il est manifestement impossible de préparer une formule quelconque de contrat ou de décréter pour le transport des règlements qui s'appliqueraient toujours avec une invariable justice à toutes les variétés interminables d'envois par messageries; tout ce que l'on peut espérer c'est de faire naître un état de choses qui en général assurera pleine justice à ceux qui sont intéressés dans ce trafic. Si, toutefois, plus tard, il était établi qu'une injustice a été commise par notre manière de disposer de cette affaire, il sera toujours loisible à n'importe quel intéressé de la faire soumettre à une nouvelle étude.

Cette affaire a un autre aspect assez curieux. Les compagnies de messageries ont prétendu que ces " Tarifs *ad valoren* " ont été établis dans le but de permettre aux compagnies de s'assurer contre toutes pertes jusqu'à concurrence de la valeur supplémentaire telle que déclarée par l'expéditeur. Ceci a donné naissance à des plaintes des expéditeurs à l'effet que les " Tarifs *ad valoren* " étaient beaucoup plus élevés que nécessaire pour payer les primes d'assurance contre toute perte provenant de cette responsabilité additionnelle. Ceci nous a fait demander ce que démontrent les livres des messageries à ce sujet, à savoir, si elles ont perçu davantage comme "Taux *ad valorem* qu'elles n'ont payé d'assurances. Il a semblé, cependant, que les compagnies n'avaient gardé aucun état, ne pouvaient fournir aucuns renseignements, et ne pouvaient se hasarder à avancer aucune expression d'opinion à ce sujet.

On a dit, cependant, que les compagnies n'ont pas insisté pour que les " Tarifs *ad vadorem* " fussent appliqués. En d'autres termes, l'expéditeur peut omettre de faire aucune déclaration quant à la valeur supplémentaire, laissant donner à son chargement une valeur de $50.00, et s'assurant dans quelque compagnie contre la perte de sa marchandise.

A ce sujet, voici ce que dit le gérant général de la Compagnie de Messageries Dominion:—

" Je voudrais d'abord dire qu'il est laissé au choix de l'expéditeur de nous faire " assurer nous-mêmes, en ses lieux et place, ou de s'assurer, lui, dans une autre com- " pagnie d'assurance. Il n'y a aucune obligation de sa part de nous payer pour l'assu- " rance.

" Q. Supposez qu'il envoie un colis d'une valeur de $1,000, comment, d'après vous, exer- " cerait-il son droit de choisir? R. Il peut mettre à $50 la valeur du colis, ce à quoi " pourvoit déjà le taux par cent livres, et nous lui fournirons une assurance pour cin- " quante dollars à ce taux; ou bien il peut s'assurer ailleurs pour $950, si cela lui est " plus avantageux, ou il peut prendre le risque lui-même.

" Q. Il peut soit s'assurer lui-même ou payer une prime d'assurance. Maintenant, " est-ce que cela se fait? R. Quelques expéditeurs le font. Certains expéditeurs ont " des polices en bloc. Soit qu'ils nous déclarent une valeur de $50 ou qu'ils n'en décla- " rent aucune. Dans les deux cas la compagnie de messageries accorde une assu-

" rance de cinquante dollars. Pour la balance ils prennent une police en blanc dans " une compagnie d'assurance. Certains expéditeurs peuvent le faire et agissent ainsi " comme je l'ai dit." (Preuve, vol. 75, p. 397.)

En autant que nous avons pu maîtriser les faits, ces " Tarifs *ad valorem* " ne sont pas du tout établis dans un but d'assurance. Nous ne comprenons pas que les compagnies de messageries aient une assurance supplémentaire ou additionnelle sur un chargement dont la valeur supplémentaire est déclarée. Leur assurance contre le feu n'est pas plus élevée; et de cette façon le " Tarif *ad valorem* " est en réalité un taux additionnel de transport demandé par le voiturier à raison de la plus grande responsabilité qu'il assume. Il n'y a rien d'injuste dans la demande d'un voiturier, qui transporte sur une distance de 100 miles un colis de 10 livres valant $1,000, pour un prix plus élevé que celui qu'il demanderait si le même colis n'avait qu'une valeur de $20.00. Sa responsabilité est plus grande; en cas de perte, il se trouve à perdre $1,000 au lieu de $20.00. Comme les compagnies n'ont gardé aucun état de ce qu'elles ont perçu à titre de "Taux *ad valorem* ", et comme il n'y a aucun moyen de se rendre compte des pertes résultant du trafic soumis à ces taux, il est impossible de déterminer si l'échelle de tels taux en vertu du règlement n° 14 de la Classification à nous soumise est raisonnable ou non. Il est probable qu'une très petite partie du trafic de messageries tombe sous ce chef, et, en attendant, l'échelle peut rester en vigueur, le règlement étant amendé dans la nouvelle Classification que nous venons d'approuver, avec l'entente, cependant, qu'elle pourra être revisée en aucun temps.

Il se présente un autre aspect de la question. On dit que l'expéditeur peut s'assurer contre toute perte dans quelque compagnie, tout en déclarant à la compagnie de mesageries un chargement d'une valeur de $50.00. Maintenant, supposons que l'expéditeur présente à un employé de la compagnie un colis d'une valeur de $1,000, en disant qu'il a pris une police de $950 dans une compagnie d'assurance, et demandant que le colis soit transporté à destination sur la base que la compagnie de messageries ne sera responsable que pour $50.00. Pour cela la compagnie requiert de l'expéditeur qu'il déclare que la valeur du chargement n'est que de $50.00. Ceci n'est pas juste pour l'expéditeur et peut lui causer de l'embarras, si, en cas de perte, il fait une réclamation contre la compagnie d'assurance en vertu de sa police pour $950. On nous a dit que dans ce cas là, si l'expéditeur a évalué sa marchandise à $1,000, la compagnie de Messageries lui imposeraient le paiement des " Taux *ad valorem* ", sans tenir compte du fait qu'il s'est assuré ailleurs. Ceci n'est pas correct. La compagnie doit permettre de déclarer la véritable valeur, limitant, naturellement, si c'est là le désir de l'expéditeur, sa responsabilité à $50. En ce cas on peut mentionner au reçu que l'expéditeur s'est assuré ailleurs pour la valeur supplémentaire.

Ce que nous venons de dire disposera d'une plainte de ce genre portée par Robinson et Compagnie, de Winnipeg, au sujet des taux *ad valorem* exigés pour des chargements de fourrures.

CLASSIFICATION.

On a suggéré que peut-être le système de classification employé pour les expéditions de fret par chemins de fer pèut être appliqué tel qu'il est ou avec modification au trafic des messageries, mais une sérieuse étude nous a fait penser que cela n'était pas faisable. Telle classification ne peut être employée pour le trafic de messageries entre les Etats-Unis et le Canada, et c'est là une entreprise considérable devenant de jour en jour plus importante. De plus, dans les villes les messageries reçoivent pour transport beaucoup de marchandises peu de temps avant le départ des trains, à un moment où l'on n'a plus le loisir de voir à les classifier comme on le ferait s'il s'agissait de fret. Il semble que ces deux objections à elles seules font voir que cette suggestion est de réalisation impossible, même pour le cas où il ne se présenterait pas d'autres difficultés.

La classification des messageries C.R.C. n° 1, soumise par la compagnie et en force le 1er janvier 1909, et qui a été plus tard désapprouvée, est maintenant devant la Commission pour approbation, et a fait l'objet d'une minutieuse et complète étude.

REGLEMENT N° 6.—GRADUATION DES TAUX.

Des plaintes nous sont venues de partout au sujet de la nature déraisonnable de l'échelle graduée des taux pour le trafic du fret par messageries, et elle n'est certainement pas toujours juste. Cette échelle s'applique aux marchandises transportées par les messageries et pesant moins de 100 livres, quand le taux est de moins de $2.00 par 100 liv., et aux marchandises pesant moins de 50 liv., quand le taux est de $2.00 ou plus par 100 liv. Comme la moyenne des colis expédiés par messageries pèse moins que 50 liv., cette échelle s'aplique à un trafic très considérable. Un des principaux défauts de l'échelle est qu'elle mentionne trop peu de quantités. Le bénéfice que retirent de ceci les compagnies devient apparent à la lecture de la clause du règlement n° 6, qui se lit en partie comme suit:—

> "Quand le taux de transport entre deux endroits n'est pas mentionné au "tableau des taux gradués, *le tarif plus élevé suivant* sera celui qui déterminera "le montant à payer, etc."

Maintenant, dans ces cas-là il n'est pas plus juste d'exiger le taux "plus élevé suivant" que de changer le taux *moins élevé suivant,* et si la Commission exigeait que le taux "*moins élevé suivant* fut exigé par les voituriers, ceux-ci penseraient que cela ne serait pas raisonnable. On peut préparer des tableaux contenant un plus grand nombre de colonnes, de manière que "le taux de transport entre deux endroits" apparaisse plus fréquemment que maintenant, et que l'on ne soit pas obligé d'avoir recours à l'un des taux suivants, "*plus élevé*" ou "*moins élevé.*" Les compagnies ont élevé l'objection qu'un grand nombre de colonnes entraverait le travail, ferait perdre du temps et causerait des retards. L'échelle soumise contient 29 colonnes. L'échelle en usage aux Etats-Unis et applicable au trafic international en a déjà le double, soit 54 colonnes. Le résultat de ceci est que pour le trafic purement intérieur le taux "*plus élevé suivant*" est appliqué aux expéditions dans une bien plus grande proportion qu'il ne l'est pour les chargements transportés entre les Etats-Unis et le Canada et pour lè trafic intérieur aux Etats-Unis. Pourquoi promettrait-on ceci? A part celles mentionnées ci-dessus on n'a pas suggéré d'autres difficultés au bon fonctionnement du tableau de 54 colonnes. Le chef des préposés au trafic de la Cimmission, M. Hardwell, est d'opinion qu'il devrait exister un tarif de taux gradués suivant une échelle raisonnable pour les colis pesant moins de 100 livres conformément à tous et chacun des taux du tarif local de marchandises, quand même l'échelle internationale et celle des Etats-Unis compteraient quelques trente colonnes de moins dans leur tableau complet. Les taux des messageries n'ont certainement jamais été trop bas, et il ne semble pas nécessaire d'avoir recours au système de taux "gradués", qui a pour effet de faire payer à l'expéditeur des taux plus élevés que ceux qui doivent s'appliquer à son propre chargement. Les taux "gradués" eux-mêmes ne sont certainement pas parfaits, et en beaucoup de cas ne sont pas établis d'une manière raisonnable, si bien que nous en concluons que les compagnies devraient ici appliquer les taux gradués du tarif de fret et devraient avoir des taux "gradués" proportionnellement pour chaque 100 livres des taux de marchandises inscrits au tableau des tarifs locaux des compagnies.

RETOUR DES CAISSES, ETC., VIDES.

Cette question a été sérieusement débattue par bon nombre d'expéditeurs qui pendant des années avaient fait la rentrée de leurs caisses à claire-voie, paniers, et

le reste, sans avoir à débourser un sou. Si, en déterminant le premier taux on a tenu compte du service de retour et on l'a inclus, alors, naturellement, l'expéditeur a droit de se faire renvoyer les boîtes vides sans paiement additionnel. Ce ne serait pas, alors, en réalité un transport gratuit. Ceci serait plutôt de la nature d'un paiement fait d'avance pour le retour des récipients vides et inclus dans le taux de transport. Comme il n'appert pas qu'aucune rentrée n'est incluse dans le taux de transport, nous ne savons pas en vertu de quel principe l'expéditeur peut s'attendre à ravoir ses boîtes sans payer. Ce n'est pas répondre que de dire que c'est l'usage. On a agi ainsi dans certains cas, mais pas dans d'autres. C'est une dépense que les compagnies ne sont pas tenues d'encourir sans compensation. Les compagnies ont prétendu s'être aperçues que certains expéditeurs se sont fait renvoyer gratuitement par service des messageries des caisses vides qui avaient été transportées comme fret; ceci étant fait, naturellement, dans le but d'éviter de payer le fret pour la rentrée de ces caisses. D'un autre côté, les expéditeurs nous ont dit que lorsqu'ils renvoyaient leurs boîtes vides au bureau ou à la station des messageries pour rentrée gratuite, ils ont découvert en certains cas que, au lieu de les transporter par messageries, les boîtes étaient retournées comme fret, un taux de fret étant demandé. Jusqu'à quel point ceci a été mis en pratique par usage ou erreur n'a pas été démontré. A l'heure qu'il est, quelques boîtes vides sont retournées gratuitement; pour d'autres on demande 5 cents; pour d'autres, 15 cents; pour d'autres, moitié de ce que l'on demanderait pour un colis. Ces différences sont probablement dues à des distinctions que l'on a faites, et ne devraient pas subsister. M. Hardwell, chef de nos employés préposés au trafic, a suggéré ceci: " Que toutes les caisses vides retournées par la " compagnie qui les a transportées alors qu'elles étaient remplies soient transportées " en tenant compte de leur propre poids, à la moitié du taux par 100 livres exigé quand " elles étaient pleines, et au coût minimum de 5 cents par boîte, dans ce taux étant " compris les frais de perception et de livraison, si une voiture doit être employée."

Nous avons reçu de nombreuses plaintes au sujet de la perte de boîtes, caisses à claire-voie, paniers vides, etc. A Vancouver, on dit que les boîtes pour le lait et la crème étaient à tout instant perdues ou égarées dans le voyage de retour. Les compagnies ne donnaient ni reçus des articles acceptés pour être retournés ni lettres de voiture. Si l'on faisait payer un certain montant tel que suggéré, un reçu serait donné à l'expéditeur avec une liste des objets acceptés, lesquels, au cas où ils seraient égarés, seraient plus facilement retrouvés. Nous sommes tellement frappés de l'absence de toute méthode d'affaires en rapport avec cette coutume de retourner les article gratuitement ou de demander des taux variables et distincts, et dont on ne garde aucun mémoire écrit, qu'il nous semble être de l'intérêt du public, comme de celui des compagnies, de permettre d'imposer ces taux sur cette catégorie de marchandises, et que nous croyons que l'échelle recommandée par M. Hardwell est raisonnable et pourra être adoptée. Les caisses vides qui n'ont pas encore été retournées peuvent l'être dans les quatre mois suivant la mise en force de la nouvelle classification, à condition que chaque expéditeur ayant droit à telle rentrée produise aux bureaux des messageries une déclaration établissant quel est le nombre des caisses vides, en les mains de qui, et où elles se trouvent, dans les trente jours après la mise en vigueur de la classification.

Nous avons soigneusement étudié toute la classification, ligne par ligne, et nous sommes confiants que, sous sa nouvelle forme, on la trouvera beaucoup plus juste pour tous les intéressés. Il n'est pas besoin de donner ici les raisons de tous les changements que nous avons apportés. L'étude des différentes matières a nécessairement été sous forme d'une discussion, clause par clause, de toute la classification et de tous les différents services auxquels elle a trait, discussion qui s'est faite entre les experts en trafic des compagnies, leurs aviseurs légaux, les aviseurs légaux représentant le gouvernement, les experts en trafic représentant les expéditeurs, et les commissaires. Tous ceux qui sont intéressés à se rendre compte des raisons données ou

des décisions rendues de temps à autre sont référés aux minutes des séances. Dans certains cas, il y a eu nécessairement une augmentation, parce que nous voulions élever au niveau des autres les taux sur différentes catégories de marchandises; en d'autres cas, il y a eu réduction. La revision que nous avons faite de cette classification et des diverses formules de contrats a apporté bon nombre de changements favorables à l'expéditeur. Plusieurs de ces changements ont été concédés par les compagnies, quelques-uns ont été réglés par la Commission, et la plupart, sous forme d'élévation des taux, ont été approuvés par les expéditeurs représentés par des experts en matière de trafic. Une chose que les expéditeurs trouveront être toute à leur avantage: la compagnie qui la première aura reçu la marchandise a été rendue responsable de l'expédition vis-à-vis du consignateur, et ce jusqu'à l'arrivée à destination, quand les voituriers correspondant avec les compagnies pour le transport sont soumis à la juridiction de la Commission. En vertu de l'ancien contrat, la première compagnie était libérée de toute responsabilité après que le chargement avait été remis au voiturier correspondant, laissant ainsi, en cas de perte, l'expéditeur chercher de se faire rembourser par un voiturier ayant son siège d'affaires dans un endroit éloigné, et à qui la première compagnie avait remis la marchandise. La nouveau tarif commun pour tout le parcours jusqu'à destination sera très commode pour les voituriers et leur évitera des dépenses. L'élimination de la clause " aux risques du propriétaire " augmentera grandement la responsabilité incombant au voiturier de livrer la marchandise promptement et en bonne condition. Nous avons revisé avec soin le contrat pour le bétail et ceux qui en prennent soin, le reçu d'argent, le récipissé de perception, etc., etc., et nous avons essayé, avec bonne chance de succès, croyons-nous, de rédiger des contrats raisonnables entre les parties, avec l'espoir que les expéditeurs se feront rendre pleine justice et que, d'un autre côté, les voituriers ne se verront pas imposer des obligations trop lourdes.

Les formules approuvées seront annexées à la classification.

Quelques-unes des conditions de voiturage insérées dans la classification ont rapport au trafic commun, et devront être modifiées quand les tarifs des taux communs énoncés ailleurs auront été préparés et soumis pour approbation. La classification ci-annexée doit être mise en vigueur pas plus tard que le 1er février 1911.

TARIFS DES MESSAGERIES DANS L'OUEST.

Nous avons reçu des plaintes venues de différents endroits de l'Ouest à l'effet que les taux y étaient trop élevés par comparaison avec ceux de l'Est. Plusieurs témoins ont admis que, vu que l'on avait à faire face à un état de choses différent, il n'était pas déraisonnable que les taux de l'Ouest fussent plus élevés que ceux de l'est; mais on s'est plaint de ce que la différence était trop grande. On nous a aussi soumis un tableau comparé des taux du Manitoba et du Minnesota, et on nous a signalé les différences existant entre les divers tarifs des compagnies dans les provinces du Manitoba, d'Alberta et de Saskatchewan. L'Association des manufacturiers de Winnipeg, l'Association des fabricants en gros d'instruments aratoires, et l'Association des entrepreneurs et des expéditeurs de cette ville, ont mis sous nos yeux plusieurs exemples de l'inégalité des taux, et la dernière association ci-dessus mentionnée a allégué dans sa plainte (accompagnée de tableaux et de chiffres à l'appui) que les taux de l'Ouest de la *Dominion Express Co.,* sont de 25 à 125 pour 100 plus élevés que ceux de l'est, et que ceux de la *Canadian Northern Express Co.* sont de 40 à 175 pour 100 plus élevés. Personne m'a nié ces chiffres.

La Chambre de Commerce de Calgary nous a soumis des chiffres permettant de faire la comparaison entre les taux demandés aux marchands de cette ville et ceux qui sont en force à Winnipeg, et démontrant que, bien que, comme elle l'allègue, le coût d'exploitation soit plus élevé dans le Manitoba que dans l'Alberta, les taux

dans cette dernière province sont beaucoup plus élevés. Voici un extrait de leur plainte:—

"Les quelques chiffres suivants serviront à faire une comparaison entre les taux "exigés dans les deux villes pour marchandises à destination d'endroits situés sur "des embranchements, aussi bien que sur la ligne mère, indiquant les distances dans "chaque cas:—

ENDROITS SUR RÉSEAU PRINCIPAL.

De Calgary à	Milles.	Taux par 100 liv.	De Winnipeg à	Milles.	Taux par 100 liv.
		$ c.			$ c.
Morley, Alta	42	1 00	Thackray, Man	45	75
Gleichen	55	90	Portage La-Prairie	55	75
Anthracite	77	1 50	MacGregor	77	1 00
Banff	82	1 75	Austin	84	1 00
Laggan	117	2 00	Hooton	117	1 25
Medicine Hat	180	2 00	Virden	180	1 75
Crane-Lake	263	2 50	Broadview	264	2 25

ENDROITS SUR LES EMBRANCHEMENTS.

De Calgary à	Milles.	Taux par 100 liv.	De Winnipeg à	Milles.	Taux par 100 liv.
		$ c.			$ c.
Carstairs, Alta	39	1 00	Culross, Man	42	60
Didsbury	40	1 00	Elm-Creek	46	75
Olds	57	1 25	Plum-Coulée	66	75
Innisfail	75	1 50	Winkler	74	1 00
Penhold	84	1 75	Holland	87	1 00
Lacombe	112	2 00	Stockton	113	1 25
Wetaskiwin	150	2 25	Holmfield	155	1 50
Strathcona	190	2 50	Whitewater	193	1 75
Edmonton	195	2 75	Naples	198	1 75
Killam	220	2 50	Napinka	221	1 75
Hardisty	246	2 75	Oxbow	249	2 25

ENDROITS SITUES SUR LE RESEAU PRINCIPAL.

"Pour donner un exemple des contradictions que l'on rencontre dans les tarifs "actuellement en vigueur, nous attirerons votre attention sur le fait suivant: la "distance de Calgary à Edmonton, Alta, est de 195, et le taux par 100 livres est de "$2.75. On exige le même taux pour transport de Calgary à Hardisty, et la dis- "tance est de 246 milles, 51 milles plus loin.

"Sur un colis d'une pesanteur de 7 livres, transporté de Chicago à Calgary, "le taux exigé est $1; tandis que sur un colis de 7½ livres le taux est $2.60. "Dans les deux cas, la marchandise est transportée par trois compagnies. Puis- 'que les trois messageries peuvent transporter 7 livres pour $1, il semble qu'un "taux de $1.60 pour une demi-livre de plus est exagéré.

"Le montant demandé pour transporter des fruits et des légumes de Van- "couver à Calgary, une distance de 642 milles, est de $2.40 par 100 livres. De "Calgary à Banff, distance de 82 milles, le prix est de $1.30 par 100 livres, et de "Calgary à Laggan, soit 117 milles, le coût est de $1.40 par 100 livres. Dans "chacun de ces cas, la marchandise passe sur la même voie ferrée, ce qui démon- "tre de manière concluante que les taux pour une distance plus courte sont "hors de toute proportion."

La Chambre de Commerce de Saskatoon a produit un volumineux factum, traitant des distinctions faites, de l'absence de tarifs pour tout le trajet, des taux exagérés, de l'échelle "graduée", et d'autres matières, dont nous disposons sous divers titres, comme par exemple la partie de ce jugement ayant trait aux tarifs réglementaires. On nous demande d'établir certains taux sur différents articles de consommation générale venant de divers endroits, mais nous n'avons rien fait à ce sujet, croyant que la meilleure ligne de conduite à adopter est d'attendre la revision générale et le rajustement qui suivront nos décisions, quand, à défaut d'amélioration de l'état de choses actuel, nous devrons nous livrer à une étude plus approfondie des plaintes dont nous ne nous sommes pas occupés spécialement ou dont nous n'avons pas disposé finalement.

MARCHANDISES RENVOYEES.

On s'est beaucoup plaint des taux exigés pour le retour des marchandises refusées ou non réclamées par le consignataire. A Winnipeg, nous avons entendu une longue discussion sur les objets en fonte et parties de machines expédiées de cette ville, et l'on a cité certains cas pour démontrer que les taux des messageries pour l'aller et le retour s'élèvent à plus que la valeur de l'article. M. Hardwell est d'opinion que les compagnies devraient encourager les expéditeurs à faire revenir leurs marchandises, au lieu d'attendre l'expiration des douze mois qui doivent s'écouler avant la "vente des marchandises non réclamées". D'après lui, on pourrait raisonnablement exiger la moitié du taux applicable aux marchandises (à moins de disposition au contraire dans la classification), avec paiement de tous les autres montants dus, dans les cas où les marchandises n'ont pas cessé d'être en la possession du voiturier et ont été renvoyées au premier expéditeur à l'endroit d'où elles ont d'abord été expédiées. Nous avouons avoir quelque doute à ce sujet. Le voiturier remplit son contrat en transportant la marchandise à destination, et il semble quelque peu arbitraire de l'obliger à rapporter la marchandise au lieu d'expédition pour la moitié du prix payé pour le transport à destination, et cela parce que le consignataire refuse d'accepter la marchandise. Ce n'est pas l'entrepreneur de transport qui a fait naître cet état de choses, et il n'en est pas à blâmer. Cependant, nous nous rendons à cette suggestion, parce qu'elle semble, en somme, avantageuse à l'expéditeur, aussi bien qu'au voiturier. On en est venu à s'entendre sur la rédaction d'un règlement ayant trait aux taux à exiger sur le retour des objets en fonte; on devrait en être satisfait.

En ce qui regarde les plaintes au sujet des taux sur les volailles habillées, transportées de Comber à Montréal, et du service d'hiver de l'Ile-du-Prince-Edouard, nous ne pouvons faire mieux que de donner les conclusions auxquelles en est arrivé M. Hardwell après étude de ces deux questions.

"Volailles habillées, Comber à Montréal (p. 955-96): Le bureau à Comber est "exclusivement sous le contrôle de la *American Express Company,* qui opère sur "le réseau du Michigan-Central; tandis que pour les messageries *Dominion* ou "*Canadian,* les bureaux de Windsor, Essex, Leamington et Tilbury sont tous des "rivaux. Le taux de transport à Montréal de ces dernières compagnies est, tel que "dit, de $1 par 100 livres. Pourquoi ce taux, je ne saurais le dire—peut-être est-il "dû à la concurrence entre les marchés ou les sources d'approvisionnement—puisque "le taux 'général spécial' est de $1.60; Buchanan mettait le taux de Comber à "$1.40, abaissé à $1.25 le 26 janvier 1908—avant qu'il rendit le témoignage, mais "peut-être après qu'il eût eu occasion d'en faire l'épreuve. La combinaison 'générale spéciale" Comber à Saint-Thomas, et de là à Montréal, est $2, et 8 pour 100 "de ceci ferait $1.60, de sorte que le taux est encore plus bas qu'il ne le serait si on "adoptait le tarif basé sur un taux commun, sujet à une récente discussion. Le taux "de $1 de la messagerie *American* s'applique aux marchandises expédiées d'une

"trentaine d'endroits situés entre les rivières Détroit et Niagara, tous les bureaux de "ces endroits lui étant communs avec les compagnies *Dominion* ou *Canadian,* ou "placés si près des bureaux de celles-ci qu'ils leur font concurrence. Comber n'est "pas dans ce cas-là.

"Tandis que, peut-être, la messagerie *American* ne peut être requise d'adopter le "tarif de ses rivaux, cependant, à mon sens, le Michigan-Central, sur tout son par-"cours, entre tellement en concurrence avec les compagnies G.-T., C.C.P. ou P.M. "qu'elle pourrait raisonnablement faire de ce dollar un taux uniforme couvrant tout, "comme l'ont fait les autres compagnies; c'est-à-dire, naturellement, si les message-"ries *Dominion* et *Canadian,* ses correspondants de l'est, voulaient s'y associer.

"*Trafic de l'Ile-du-Prince-Edouard.* (pp. 7515-). En été la *Canadian Express* "*Co.,* opérant sur l'Intercolonial, transmet ses marchandises venant de l'ouest à desti-"nation de l'Ile à la Compagnie de navigation de Charlottetown, qui prend livrai-"son à la Pointe-au-Chêne; et les marchandises venant de la Nouvelle-Ecosse, à la "même compagnie, qui les reçoit à Pictou. En hiver, cependant, toutes les marchan-"dises doivent être transportées à Pictou pour y être mises à bord des bateaux que le "gouvernement emploient au service d'hiver, ceux de la Compagnie de Charlottetown "ne faisant la traversée qu'en été. Les taux sur les bateaux du gouvernement sont "plus élevés que les taux d'été de la Compagnie Charlottetown; il y a encore ceci "en ce qui concerne les marchandises venant du nord et de l'ouest, c'est que la *Cana-*"*dian Express Co.* est obligée, en hiver, de les transporter à Pictou, soit de par-"courir une distance de près de 150 milles de plus qu'il ne faut pour atteindre la "Pointe-du-Chêne. D'après M. Buell (p. 9106-7), il appert que le gouvernement n'a "fait ce service que pendant les deux années précédentes. A ma connaissance, le "*Stanley* a fait ces traversées pendant un grand nombre d'hivers. et le sous-minis-"tre de la Marine me téléphone que c'était là une des conditions de l'entrée dans la "Confédération que le gouvernement ferait ce service, et que, si pendant quelques an-"nées le gouvernement a payé pour le faire faire, les bateaux du gouvernement y ont, "cependant, été employés pour la plus grande partie du temps.

"Le taux d'hiver pour transport par messageries à Charlottetown et Georgetown "est de 50 cents par 100 livres (basé sur la 'Mdse') de plus que ne l'est celui d'été, "étant, probablement, un taux additionnel pour le service maritime, et c'est tout ce "que l'on fait payer de plus sur les marchandises venant de la Nouvelle-Ecosse, parce "que Pictou est, pendant toute l'année le port de transfert. Sur toutes marchandises "expédiées des provinces de Québec et d'Ontario et des Etats-Unis, on fait payer 75 "cents de plus, quand le lieu de destination se trouve entre Summerside et George-"town, et un dollar quand ce lieu est à l'est de Summerside, et ce jusqu'au terminus "à Tignish. La différence entre ces taux additionnels et le taux arbitraire de 50 cents "dont nous avons parlé et sans doute imposé comme compensation pour le transport "additionnel sur voie ferrée par les messageries. Seul le taux additionnel des messa-"geries devrait être contesté, à ce qu'il me semble, mais on n'a pas démontré qu'il fut "déraisonnable.

"Les taux d'hiver sont en force du 15 décembre au 15 avril, et, d'après nos regis-"tres, ceci existe depuis décembre 1905. M. Allen, qui a été à l'emploi des message-"ries, croit qu'il a été en vigueur depuis plus de vingt ans au moins.

"La Commission permet que l'on continue d'exiger le taux "général spécial" "comme taux de messagerie pour tout le parcours de la marchandise; taux fixé tel que "ci-dessus; c'est-à-dire que ce taux général spécial est abaissé en ce qui concerne le "taux arbitraire additionnel qu'en ce qui concerne le taux pour transport sur la terre "ferme.

REGLEMENTS QUANT A LA PESANTEUR ET A LA MESURE.—CHARGEMENTS LEGERS MAIS VOLUMINEUX.

On a beaucoup et longuement discuté à ce sujet. Il y avait beaucoup à dire en faveur des messageries, qui se plaignent de ce qu'elles ont à transporter des quantités

énormes de colis légers, sans doute, mais prenant en proportion beaucoup plus de place qu'il n'est juste de leur accorder, si l'on tient compte du taux payé pour le transport. Naturellement, l'espace alloué aux marchandises envoyées par messageries sur les trains de voyageurs est nécessairement limité, et ce serait marcher dans la voie du favoritisme que d'adopter une ligne de conduite permettant à certains expéditeurs d'occuper avec leurs marchandises plus de place que l'espace rempli par les colis d'autres clients ayant cependant à payer le même prix. Toutefois, les principaux intéressés et les compagnies se sont dans leurs rencontres montrés très bien disposés, et la Commission espère que le règlement finalement adopté, le n° 16, sera satisfaisant pour tous.

TAUX DE TRANSPORT DE LA CREME A L'OUEST DE PORT-ARTHUR, ET CETTE VILLE COMPRISE.

Les crémeries de l'ouest se sont plaintes de ce que les compagnies demandent pour la crème douce deux fois plus que pour la crème sure. C'était accorder aux crémiers une prime pour leur faire garder leur crème jusqu'à ce qu'elle fut sure avant de l'envoyer aux crémeries, en ne leur faisant payer pour le transport que la moitié de ce que cela eût coûté si la crème eût été douce.

M. Mitchell, du collège d'agriculture du Manitoba, a protesté que ceci avait pour effet de forcer les crémeries à fabriquer avec la crème sure, mettant ainsi leur beurre sur un pied inférieur sur le marché, parce que le goût n'en était pas assez délicat à cause de la fabrication avec de la crème "trop vieille et d'ailleurs trop fermentée". En 1909, on a fabriqué au Manitoba 2,600,000 livres de beurre de crèmerie, dont 75 à 80 pour 100 avec de la crème expédiée par messagerie. M. Stout donne ci-après un historique des taux et de la différence qui existe entre eux:

"M. STOUT: La base actuelle des taux sur la crème dans le Manitoba et le Nord-" Ouest aujourd'hui existe, je crois, depuis plus de vingt ans, peut-être vingt-cinq ou " vingt-huit ans. On a établi ce taux, à l'origine, sur demande du ministère fédéral "de l'Agriculture, et, probablement dans l'intérêt du Pacifique-Canadien, avec l'idée "de développer un système de culture mixte dans le Nord-Ouest, où l'on s'occupait " presque exclusivement d'y faire pousser du blé. Les taux d'alors ne devaient s'ap-"pliquer qu'à la crème expédiée aux crémeries. On se rendait compte du fait que, au " commencement, il faudrait transporter la crème sur de longues distances, de manière " à permettre à la population clairsemée de ce temps de réunir assez de crème pour "maintenir dès le début la crémerie en opération continuelle. Je me le rappelle pas "exactement, mais je crois que ce fut à Winnipeg ou aux environs que l'on fonda la "première crémerie. On ne prévoyait pas alors que ces longs parcours, auxquels on " s'était surtout objecté, fussent nécessaires pour plus d'une couple d'années. Dans "l'intervalle, on s'attendait à ce que de toutes parts dans le pays surgiraient des crémeries locales. Si l'une de celles-ci faisait défaut, au moins le transport par chemin de "fer ou messagerie ne serait que sur une courte distance. Le résultat de ceci a été que " nos taux très peu élevés ont eu pour effet de faire centraliser en quelques endroits la " fabrication du beurre, nous laissant dans l'obligation de faire transporter sur des " distances que nous trouvons trop considérables pour que nous y trouvions notre profit, même en ce qui concerne la crème sure.

" Il est arrivé ce qui arrive dans tant d'autres cas semblables, c'est que le tarif " étant établi, et les intéressés pensant à bien autre chose, ce tarif a continué d'exister, " non pas pendant une couple d'années, mais pendant 10, 12 ou 25 ans. On a alors " élevé quelque objection quant au taux. Je ne me souviens pas de tous les détails, " mais je sais que nous avons rajusté nos taux pour le gallon impérial sur la base des " taux en force au sud de la frontière, dans le Minnesota et le Dakota, et avons en réa-" lité adopté le tarif sur la crème en vigueur aux Etats-Unis. Nous voulions seulement " envoyer au plus bas taux la crème aux fabricants. Sur renseignements de gens que " nous pensions bien informés que la crème sure ferait aussi bien, qu'il n'était pas né-

" cessaire d'avoir de la crème douce pour fabriquer une bonne qualité de beurre, nous " avons appliqué notre tarif à la crème sure. Avant cela, Winnipeg avait grandi, la " ville devenant assez considérable pour exiger de la crème douce pour l'usage domes- " tique; et cette crème était transportée au même taux que l'était la crème sure desti- "née aux crémeries. En 1907, on nous a prié de produire devant la Commission un "état de ces taux. Nous n'avons pas touché au tarif sur la crème employée à faire le " beurre, ne sachant pas si nous ne causerions quelque dommage aux intéressés si nous " haussions alors le taux sur la crème sure. Nous avons fait connaître le taux alors " existant, mais en l'appliquant à la crème sure seulement. Quant à la crème douce, " que nous pensions n'être employée que pour usage domestique, et pour cela exclusi- " vement, nous avons établi un taux conforme à la classification, un taux "général spé- "cial", qui est de 20 à 25 pour 100 moindre que celui en transit.

" Je dois ajouter que l'on faisait peu usage de séparateurs lorsque le tarif a " d'abord été établi."

" L'HON. M. MABEE: Y a-t-il quelque raison pour faire une différence entre "la crème destinée aux crémeries et celle employées pour les besoins de la maison, et "pour laisser la crème de crémerie passer, comme c'était votre intention,—sur le même " taux que toute matière devant servir à une fabrique ou à un moulin quelconque?

" M. STOUT: C'est une chose à laquelle je n'avais pas pensé.

" M. MITCHELL: Est-ce faisable? Plusieurs seraient enclins à expédier " comme crème à faire du beurre ce qui véritablement serait une crème destiné à tout " autre usage.

" L'HON. M. MABEE: Mais supposons que le tarif disait crème pour les cré- " meries?

" M. MITCHELL: Pour citer un exemple, la crémerie Carson, de Winnipeg, a "une crémerie considérable, qui fabrique entre 5 et 600,000 livres de beurre, et fait en " même temps un grand commerce dans la ville; il en est de même de la crémerie "hygiénique Crescent. On s'y sert de crème pour deux buts. Ce sont les deux seules "compagnies auxquelles cela s'appliquerait.

" L'HON. M. MABEE: Il est clair que ce serait une anomalie de placer la crème "et le lait sur la même base; mais, en définitive, ce sont les messageries qui font cela.

" M. MITCHELL: Pour commencer, elles ont placé sur une même base toutes " les sortes de crèmes.

"L'HON. M. BABEE: La Compagnie Western, mais non pas les compagnies "Canadienne et Manitoba.

" M. MITCHELL: Elles n'ont changé qu'il y a trois ans, et jusque-là elles ont " transporté toutes sortes de crème au taux de la crème sure. C'est en juin 1907 " qu'elles ont fait ce changement.

" M. CHRYSLER: C'est ce qu'à dit M. Stout, je crois; mais il pensait que toute " cette crème allait aux crémeries.

"L'HON. M. BABEE: M. Mitchell a mentionné 1907, si je saisis bien, mais j'ai " compris que M. Stout a prétendu que cet état de choses a existé depuis quelques 20 " ans.

" M. CRYSLER: L'expédition aux crémeries.

" L'HON. M. MABEE: Ce n'est qu'en 1907 que l'on a haussé le tarif sur la " crème douce.

" M. MITCHELL: Il n'y avait qu'un seul tarif jusqu'en 1907.

" M. STOUT: C'est bien cela. Ce n'est qu'alors, ou peu de temps auparavant, " que nous avons découvert qu'une certaine quantité de crème douce était employée " à l'usage domestique, ou expédiée dans ce but; nous avions cru que tout allait aux " crémeries.

" L'HON. M. MABEE: C'est ce que réellement vous vouliez élever, le taux sur " la crème douce employée aux beoins de la maison.

" M. STOUT: Oui. Je ne voulais créer aucune perturbation dans l'industrie du " beurre, mais au moment du changement je ne voyais pas bien comment je pourrais

" de fait distinguer entre les destinations auxquelles étaient affectés ces articles, à " moins de restreindre les crémeries aux crèmes sures; d'ailleurs, comme je l'ai dit, je " pensais, sur la foi de personnes que je croyais bien informées, que, pour les fins de " la fabrication du beurre, le fait que la crème fut sure n'avait aucune importance." (Preuve, volume 103, p. 3133 *et seq.*)

De ce que ci-dessus il ressort que le tarif de la crème destinée à être transformée en beurre a été établi par erreur. Personne ne se plaint du taux affectant la crème destinée aux usages domestiques. Nous ne devons étudier la question qu'au point de vue des crémeries.

Il appert que les crémeries expédient beaucoup de beurre par les messageries. La crème constitue leur matière première. La compagnie retire des profits du transport du produit fabriqué, et il est donc parfaitement juste d'accorder à la crème de crémerie un taux moins élevé que celui prélevé sur l'autre sorte. C'est pourquoi nous croyons comme la compagnie, et qu'il ne faut déranger l'industrie du beurre.

Le tarif pourvoira au maintien des taux actuels sur la crème expédiée aux crémeries dans un but de fabrication du beurre; le tarif devant être le même que celui qui existe en ce qui concerne la crème employée dans le ménage.

Pour ce qui est de la crème destiné aux crémeries, les messageries ne seront pas tenues d'en faire la livraison.

PLAINTE DE THOMAS POTTS.

M. Potts vend des fruits à Saint-Jean, N.-B., où il a un commerce de gros, et il allègue que M. Smith ou M. Carpenter (Winona, Ont.)

> " ont à Saint-Jean un certain client à qui ils expédient et à qui ils expé- " dient exclusivement; que sur le réseau les agents du chemin de fer dans les "petites villes et les villages sont en même temps les agents des messageries; que " ces gens vont chez les marchands et y prennent des commandes pour 10, 15 ou 20 " paniers de fruits à être expédiés à quelque village de peu d'importance." "Par " exemple, l'agent local à Saint-Jean ira chez le certain client plus haut men- " tionné . . . et recevra de lui pour sa maison une forte commande de " peut-être 500 paniers . . . Le train part de l'Ontario . . . Aussitôt " arrivé à Saint-Jean, on livre 20 paniers à celui-ci, 20 à celui-là, 50 à un autre, "dans tous les petits villages de la province, et quand le train atteint Saint-Jean, " il ne contient ni la quantité de fruits commandés par ce client . . . Ce " préféré ne paie sur la marchandises que sur le taux d'un wagon complet. Le " résultat est que les petits villages ont leurs fruits aux taux d'un wagon com- " plet, plus bas que ceux auxquels nous, de Saint-Jean, pouvons avoir 500 paniers."

On voit que les ennuis de M. Potts proviennent en grande partie, sinon entière rement, du fait que ce n'est pas avec sa maison que M. Smith, ou M. Carpenter, fait affaires à Saint-Jean. Ces messieurs peuvent vendre à qui bon leur semble. Nous n'avons aucune objection à ce que l'agent à Saint-Jean s'informe du nombre de paniers que le client de M. Smith ou de M. Carpenter peut désirer avoir à telle ou telle date. Cette quantité, réunie à ce que les autres agents sur le réseau ont pu obtenir, permettra de remplir un wagon. Ce sera plusieurs consignateurs, au lieu d'un seul, qui paieront le taux pour un wagon complet. En tout ceci il n'y a rien de contraire aux règlements du tarif. On demande le taux légal. Le réquérant peut recevoir des fruits au même taux s'il fait sa commande pour un wagon complet ou s'il peut unir la sienne à celle d'autres consignataires pour expédition de quantités de marchandises formant un wagon complet.

Il n'y a rien qui démontre que les messageries ont fait une distinction au détriment du requérant; il achète de MM. Culp et Cie, de Beamsville, et il n'y a rien qui fasse voir que les mêmes facilités que celles accordées à MM. Smith et Carpenter ne leur seraient données à cet effet s'ils en faisaient la demande,

LINTON ET HALL ET LA COMPAGNIE DE MESSAGERIES DOMINION.

A Calgary, les requérants se sont plaints de ce qu'on leur avait fait payer $3.40 pour l'expédition de marchandises pesant 10½ livres, transportées de Worcester, Masachusetts, à Calgary.

Il devint évident que le colis avait passé sur les lignes de trois compagnies de messageries, et que les $3.40 perçus par la Compagnie de Messageries Dominion représentaient le prix total du transport, et comprenaient les droits prélevés par la première compagnie et par la compagnie intermédiaire dont la Compagnie de Messageries Dominion avait reçu le colis à Portal; de sorte que seule la partie des $3.40 représentant le prix du transport de Portal à Calgary serait du ressort de cette Commission.

On ne se plaignait pas que la compagnie eût exigé un taux plus élevé que le tarif régulier, mais on prétend que ce taux est excessif. Il n'y a pas lieu de donner suite à cette affaire, vu que les nouveaux taux en entrant en vigueur vont s'appliquer au service des messageries de Portal à Calgary, et la Commission n'a rien à voir à cette partie des $3.40 qui revient aux deux compagnies qui ont transporté le colis de Worcester à Portal.

PROLONGEMENT DE LIGNES D'EXPEDITION.

Il est arrivé dans le passé que des compagnies de messageries, en prolongeant leurs lignes d'expéditions sur des voies de chemin de fer acquises par des compagnies de chemins de fer, soit que celles-ci possédassent ou dirigeassent la compagnie de messageries, soit que cette dernière fût indépendante, ont imposé un tarif spécial pour le transport sur ces nouvelles lignes de chemin de fer. Par exemple, après que la Compagnie du Pacifique-Canadien eût acquis la ligne de Calgary et Edmonton, la Compagnie de Messageries Dominion établit ses taux de Medicine-Hat à Red-Deer comme suit: le tarif local de Medicine-Hat à Calgary, plus le tarif local de Calgary à Red-Deer. Cela n'est pas juste; dans ces cas-là, les compagnies de messageries doivent déposer des tarifs règlementaires de transport continu, basée sur les distances. La Compagnie de Messageries Dominion a régularisé son service entre Medicine-Hat et Red-Deer, et ce cas n'a été cité que comme un exemple.

On doit sans retard établir des tarifs conformément aux vues ci-dessus exprimées et les soumettre à la Commission dans un délai de trois mois au plus. Notre directeur en chef du trafic a fait relever beaucoup de chiffres et préparer un grand nombre de tableaux que les compagnies peuvent consulter à volonté.

SECTION "E".

Au cours de l'audition des témoignages et après une sérieuse discussion, cet article a été biffé de la classification. Il s'appliquait au fabricant ou au marchand expédiant certains articles en grande quantité ou d'une manière permanente. Le taux spécifié dans ce cas devrait être payé d'avance, sinon l'on appliquait le tarif et la classification ordinaires, même lorsqu'il ne s'agissait point de produits périssables. On établissait ici deux distinctions. D'abord, on favorisait le fabricant ou le marchand qui expédie de grandes quantités ou continuellement; or, qui pouvait déterminer à quel fabricant ou marchand s'appliquait cette faveur? Si elle le voulait, la compagnie pouvait en faire profiter certains clients favoris et refuser ces taux à d'autres clients qui y auraient eu autant et même plus de droits que les premiers. En second lieu, l'obligation de payer d'avance établissait deux taux différents de transport applicables au même produit.

APPENDICE A.

"Formule........ RECEPISSE DE MARCHANDISE.

"RESPONSABILITE LIMITEE A $50.00 A MOINS QU'UNE VALEUR SUPE-
"RIEURE NE SOIT DECLAREE PAR L'EXPEDITEUR ET SPECIFIEE PAR
"LES PRESENTES.

(AVIS).

" NON
"NEGOCIABLE. ....LA COMPAGNIE DE MESSAGERIES
"Bureau.................Province...............Date......... 191
"Reçu de.........................(appelé dans ce contrat l'expéditeur)
"..............................contenu déclaré:................
"valeur:..100 dollars
"adresse:...
....
....
"que la Compagnie de Messageries............, appelée dans ce contrat la "Compagnie", s'engage à transporter et à délivrer suivant les clauses et aux conditions stipulées au verso, auxquelles l'expéditeur consent par ces présentes, et, en témoignage de ce contrat l'expéditeur accepte le présent récépissé d'expédition.

Pour la compagnie:

"Ce contrat est émis conformément
"à la classification autorisée par la
"Commission des Chemins de fer du
"Canada, et toutes les clauses de la
"dite classification qui ne sont point
"incompatibles avec ce contrat s'y
"trouvent incorporées.

....
Agent.

CLAUSES ET CONDITIONS.

"1. Le mot "compagnie" s'applique à toute compagnie de messageries correspondante, assujettie à la loi des chemins de fer.

"2. Ce contrat engagera et liera l'expéditeur et toute personne sous contrat avec celui-ci, réclamant ou revendiquant un droit de propriété ou de possession sur les effets expédiés, et servira à l'avantage de toute personne ou de toute compagnie à laquelle les effets peuvent être délivrés, dans l'accomplissement de toute démarche ou de tout devoir se rapportant à ces effets, ou bien aux soins ou à la garde de laquelle ils ont pu être légalement confiés, ou encore aux voituriers ou armateurs qui en ont entrepris le transport en vertu de ce contrat, qui s'appliquera également à toute nouvelle consignation ou tout renvoi de marchandises.

"3. La responsabilité de la compagnie, relativement à toute marchandise expédiée, est limitée à la valeur déclarée par l'expéditeur et spécifiée par les présentes, ou, si elle est moindre, à la valeur réelle des marchandises au moment ou la compagnie en a pris livraison, y compris les frais de transport et autres, si tels frais ont été payés et non remboursés. Si l'expéditeur ne déclare pas la valeur des effets expédiés, la responsabilité est limitée à cinquante dollars, ou à la valeur réelle des effets si cette valeur est inférieure à cette somme. Si l'expéditeur désire que la compagnie prenne une responsabilité d'au delà de cinquante dollars, il sera perçu une taxe supplémentaire, suivant qu'il est prévu par la classification.

"4. L'argent, les espèces, les obligations dûment signées et légalisées, les coupons, billets de banque et effets négociables, ou la monnaie légale et les billets de banque non dûment validés, la bijouterie et les pierres précieuses expédiées par des fabri-

"cants ou commerçants à d'autres fabricants ou commerçants, ou à leurs clients, ne "seront point reçus ni compris dans une expédition de fret ordinaire et ne sont pas "couverts par le présent contrat.

"La compagnie ne sera pas tenue responsable:—

"(a) Des différences de poids ou de quantité résultant du tassement du chargement, du coulage des liquides, ou de leur évaporation, ou

"(b) Des pertes ou avaries arrivées quarante-huit heures (non compris les jours "de fêtes légales) après que le consignataire aura été notifié par la poste de l'arrivée "des marhcandises à destination ou au lieu de livraison.

"A moins que, dans l'un et l'autre cas, cette perte ou avarie ne soit causée par "la négligence de la compagnie.

"(c) Des pertes, avaries ou retards causés par force majeure, par les ennemis du "roi ou de la paix publique, par autorité de justice, par les quarantaines, émeutes, "grèves, périls de la navigation, par les défauts ou vices inhérents à la marchandise, "ou par le fait ou la négligence de l'expéditeur ou propriétaire, ou par des événements "incontrôlables.

"(d) Des pertes ou avaries survenues dans les entrepôts de la douane;

"(e) Des pertes ou avaries résultant d'un emballage mal fait ou insuffisant, du "défaut d'adresse distincte ou de la friction quand il s'agit de marchandises en ballots;

"(f) Des pertes ou avaries en cas de contravention totale ou partielle à la clause "4 du présent contrat;

"(g) De la perte d'un article fragile ou d'avarie à un tel article, ou à des mar"chandises consistant en tout ou en partie en verrerie, à moins que la nature de ces "marchandises ne soit spécifiée sur le colis qui les contenait; pourvu que cette perte "ou avarie ne soit pas due à la négligence de la compagnie, de ses agents ou de ses "employés;

"(h) Des pertes ou avaries à la suite de retards résultant d'événements incontrô"lables, ou causées par le refus de la part d'une compagnie de chemin de fer ou de na"vigation, ou d'un voiturier quelconque, de recevoir ou d'expédier la dite marchandise "sous prétexte de mouvement inaccoutumé ou imprévu ou de dérangement dans le "trafic;

"(i) Des pertes ou avaries résultant de l'examen par le consignataire des mar"chandises expédiées contre remboursement, ou de la livraison partielle des marchan"dises au consignataire;

"(j) Des pertes d'expéditions d'animaux ou des blessures occasionnées à ces ani"maux par leur contact au moment ou ils sont acceptés pour l'envoi, ou de leur nature "ou de leurs tendances naturelles; ou pour les retards, pertes d'animaux ou blessures "infligées, à moins que ces retards, pertes ou blessures ne soient causés par la négli"gence de la compagnie;

"(k) Des avaries, pertes partielles ou manquements au sujet desquels on n'aura "pas notifié la compagnie dans les trente jours qui suivent la livraison;

"(l) Des pertes ou avaries arrivées à des marchandises adressées à des stations où "il n'y a pas d'agent de la compagnie après que ces marchandises ont été laissées à "ces stations;

"(m) De la non-livraison de la perte ou de la distribution de marchandises expé"diées en Canada, à moins qu'avis ne soit donné à cet effet à l'un des bureaux de la "compagnie dans les quatre mois qui suivent l'époque où, dans le cours ordinaire du "transit, la livraison aurait dû s'effectuer.

"6. Les droits et frais de douane sont à la charge de l'expéditeur.

"7. (a) Aux endroits où la compagnie a des services de livraison, il sera fait au "consignataire, à l'adresse indiquée, une offre de livraison de la marchandise expédiée, "pourvu que ce soit dans les limites du service de livraison.

"(b) Là où il n'y a pas de service de livraison, la compagnie préviendra immé"diatement le consignataire, à l'adresse indiquée, de l'arrivée des marchandises.

" (c) Les responsabilités de la compagnie, en ce qui concerne la livraison en de-" hors des limites du service, seront réglées par la classification ou les tarifs spéciaux.

" (d) S'il n'y a pas de compagnie de messagerie, régie par la loi des chemins de " fer, ayant un bureau à l'endroit où est adressée l'expédition, alors, à moins qu'elle " ne l'expédie par une autre voie, la compagnie ne s'engage à transporter ces marchan-" dises qu'à son bureau le plus rapproché, ou à celui d'une autre compagnie régie par " la dite loi, pouvant plus facilement les faire avancer vers leur destination, et une " fois là, la compagnie peut en notifier le consignataire, ou bien, sur demande de l'ex-" péditeur ou du consignataire, elle livrera, ou pourra, à sa discrétion, livrer les mar-" chandises à un voiturier correspondant quelconque pour qu'elles soient transmises à " destination.

" (e) Si l'expédition est transférée à une compagnie de messagerie ou à un voi-" turier non régi par la loi des chemins de fer, la compagnie agira en qualité d'agent " de l'expéditeur en effectuant ce transfert et en traitant pour le transport additionnel, " et à partir de ce moment ne sera plus responsable.

" 8. Si, contre livraison de l'expédition il doit être perçu du consignataire une " somme d'argent quelconque autre que les frais de transport, et si cette somme n'est " pas payée dans les trente jours, la compagnie pourra retourner les marchandises et " percevoir les frais de transport aller et retour, et la responsabilité de la compagnie " équivaudra à celle des gardes-magasains durant l'espace de temps seulement que les " marchandises demeureront en sa possession pour qu'elle puisse opérer la dite per-" ception."

APPENDICE B.

" Formule n° RECEPISSE DE DENIERS.

" LISEZ CE RECEPISSE NON NEGOCIABLE

" COMPAGNIES DE MESSAGERIES. . . . .

" Bureau de. . . . . .Province de. . . . . .Date. 191

" $. . . . .

" Reçu de. . . . .(appelé dans ce contrat l'expéditeur)

" . . . . .contenu déclaré. . . . .

" valeur. . . . .

" adressé. . . . .

. . . .

. . . .

" que la compagnie de messageries. . . . ., appelé dans ce contrat la " "compagnie", s'engage à transporter et à délivrer suivant les clauses et conditions " stipulées au verso, auxquelles l'expéditeur consent par ces présentes, et, en témoi-" gnage de ce contrat, l'expéditeur accepte le présent récépissé.

" 1. Le mot " compagnie " s'applique à toute compagnie de messageries corres-" pondante, assujettie à la loi des chemins de fer.

' 2. Ce contrat est fait conformément à la classification autorisée par la Com-" mission des chemins de fer du Canada, et toutes les clauses de la dite classification " qui ne sont point incompatibles avec ce contrat se trouvent incorporées à celui-ci.

" 3. Ce contrat sera censé engager et lier l'expéditeur et toute personne en société " avec lui, réclamant ou revendiquant un droit de propriété ou de possession des " effets expédiés, et servira à l'avantage de toute personne ou de toute compagnie à " laquelle les effets pourront être délivrés, dans l'accomplissement de toute démarche " ou de tout devoir se rapportant à ces effets, ou bien aux gens aux soins et à la garde " desquels ils ont pu être légalement confiés, ou encore aux voituriers ou armateurs " qui en ont entrepris le transport en vertu de ce contrat, et s'appliquera à tout nou-" vel envoi ou tout renvoi des effets.

"4. La compagnie ne sera pas tenue responsable:—

"(a) pertes ou avaries arrivées vingt-quatre heures (non compris les jours de "fêtes légales) après que le consignataire aura été notifié par la poste de l'arrivée de "l'envoi à destination, à moins que ces pertes ou avaries ne soient causées par la "négligence de la compagnie.

"(b) Des pertes, avaries ou retards causés par force majeure, par les ennemis "du roi ou de la paix publique, par autorité de justice, quarantaine, émeutes, grèves, "périls de la navigation, ou par le fait ou la négligence de l'expéditeur ou du pro-"priétaire, ou par des événements incontrôlables;

"(c) Des pertes ou avaries survenues dans les entrepôts de la douane;

"(d) Des pertes, avaries ou retards résultant de l'emballage mal fait ou insuffi-"sant ou du défaut d'adresse distincte;

"(e) D'une somme plus élevée que celle spécifiée ci-dessus, ou, dans tous les cas, "dépassant la valeur réelle de l'envoi au moment où la compagnie en a pris livraison, "y compris les frais de transport par messageries et autres frais payés, et les droits de "douane, si payables, ou payés et non remboursés;

"(f) Des pertes ou avaries à la suite de retards résultant d'événements incontrô-"lables, ou causés par le refus d'une compagnie de chemin de fer ou de navigation, "ou d'un voiturier quelconque, de recevoir ou d'expédier les dites valeurs, sous pré-"texte de mouvement inaccoutumé ou imprévu ou de dérangement dans le trafic;

"(g) Des avaries, pertes partielles ou manquements au sujet desquels on n'aura "pas notifié la compagnie, à l'un de ses bureaux, dans le cours des deux mois qui sui-"vent l'époque de la livraison, ou celle à laquelle, dans le cours ordinaire du transit, "la livraison aurait dû s'effectuer;

"5. S'il n'y a aucune compagnie de messagerie, régie par la loi des chemins de "fer, qui ait un bureau au lieu de destination, la compagnie ne s'engage à transporter "les valeurs qu'à son bureau le plus rapproché ou à celui de quelque autre compagnie "de messagerie régie par la dite loi et plus avantageux pour atteindre la destination, "et, à l'arrivée des marchandises à cet endroit, la compagnie peut en notifier le con-"signataire ou toute autre personne intéressée, ou bien, sur demande de l'expéditeur, "ou à sa propre discrétion, pourra délivrer les valeurs à un voiturier correspondant "quelconque afin de les faire parvenir à destination; dans ce dernier cas, si le dit "voiturier n'est pas assujetti à la loi des chemins de fer, la compagnie agira en qua-"lité d'agent de l'expéditeur en effectuant ce transfert, et, à partir de ce moment, ne "sera plus responsable.

"6. La compagnie se réserve le droit d'exiger que le consignataire prenne livraison "de l'envoi au bureau de destination.

"7. Les droits et frais de douane sont à la charge de l'expéditeur.

APPENDICE C.

"Formule n° RECEPISSE DE PERCEPTION OU DE RECOUVREMENT.

"LISEZ CE RECEPISSE. NON NEGOCIABLE.

"LA COMPAGNIE DE MESSAGERIES.

"Bureau de.............. Province de.............. Date.......... 191..
"REÇU POUR RECOUVREMENT, de.............. (appelé ici l'expéditeur)
"les effets décrits ci-après..
"..................................... $..................
"..................................... $..................
"..................................... $..................
"..................................... $..................
"formellement sujets aux conditions suivantes, savoir:

"1. Ce contrat est fait conformément à la classification autorisée par la Commission "des chemins de fer du Canada, et toutes les clauses de la dite classification qui ne "sont point incompatibles avec le présent contrat s'y trouvent incorparées.
"2. Le mot "compagnie" s'applique à toute compagnie de messagerie assujettie à la "loi des chemins de fer.
"3. Ce contrat sera censé engager et lier l'expéditeur de même que toute personne en "société avec lui, réclamant ou revendiquant un droit de propriété ou de posses-"sion des effets expédiés, et servira à l'avantage de toute personne ou de toute compa-"gnie à laquelle les effets peuvent être délivrés dans l'accomplissement de toute dé-"marche ou de tout devoir se rapportant à ces effets, ou bien aux soins ou à la garde "desquelles ils ont pu être légalement confiés, ou encore aux voituriers ou armateurs "qui en ont entrepris le transport en vertu de ce contrat, et s'appliquera à toute recon-"signation ou tout renvoi de ces effets.
"4. La compagnie ne sera pas tenue responsable:—

"(*a*) Des pertes, avaries ou retards causés par force majeure, par les ennemis du "roi ou de la paix publique, paar autorité de justice, par la quarantaine, les émeutes, "grèves, périls de la navigation, par le fait ou la négligence de l'expéditeur ou du pro-"priétaire, ou par des événements incontrôlables;

"(*b*) Des pertes ou avaries causées par le feu, à moins que ces pertes ou avaries "ne soient causées par la faute ou la négligence de la compagnie, de ses agents ou de "ses employés;

"(*c*) Des pertes, avaries ou retards résultant d'un emballage mal fait ou d'une "adresse insuffisante;

"(*d*) Dans aucun cas pour une somme plus élevée que la valeur déclarée ci-dessus.

"5. S'il n'y a aucune compagnie de messagerie, assujettie à la loi des chemins de "fer qui ait un bureau au lieu de destination, alors la compagnie ne s'engage à trans-"porter les effets qu'à son bureau le plus rapproché du dit endroit de destination, ou "au bureau d'une autre compagnie de messagerie assujettie à la dite loi plus à "proximité du lieu de destination; et, à l'arrivée des effets à cet endroit, la compagnie "peut en notifier le consignataire, ou toute autre personne légalement intéressée, ou "bien, sur demande de l'expéditeur, ou à sa propre discrétion, pourra délivrer les effets "à un voiturier correspondant quelconque afin de les faire parvenir à destination; dans ce dernier cas, si le voiturier n'est pas assujettie à la loi des chemins de fer, la "compagnie agira en qualité d'agent de l'expéditeur en affectuant ce transfert, et, à "partir de ce moment, ne sera plus responsable.

"Pour la compagnie,

. . . . .Agent."

APPENDICE D.

"Formule n° ,

" LA COMPAGNIE DE MESSAGERIES,

" A RESPONSABILITE LIMITEE.

" CONTRAT POUR L'EXPEDITION D'ANIMAUX.

"CE CONTRAT a été passé à. . . . . .ce. . . . . .jour

"de. . . . . .191. . . .entres. . . . . .compagnie de messageries "et. . . . .(appelé dans ce contrat l'expéditeur).

" 1. Le mot "compagnie" s'applique à toute compagnie de messageries assujettie à "la loi des chemins de fer.

" 2. La compagnie s'engage à transporter et à délivrer aux conditions stipulées "par les présentes les animaux désignés ci-après:

" (Inscrire ici en toutes lettres, non en chiffres, le nombre et l'espèce des animaux.)

"...

"...

"...

"consignés à...

"à...

"pour la somme de..............................et..........CENTINS,

"taux de transport basés sur les valeurs suivantes déclarées par l'expéditeur.

"Nombre et espèce...............................Valeur: $..........

"Nombre et espèce...............................Valeur: $..........

"Nombre et espèce...............................Valeur: $..........

"3. Ce contrat sera censé engager et lier l'expéditeur de même que toute personne "en société avec lui, réclamant ou revendiquant un droit de propriété ou de pos- "session sur les animaux expédiés, et servira à l'avantage de toute personne ou de "toute compagnie à laquelle les animaux pourront être délivrés dans l'accomplissement "de toute démarche ou de tout devoir se rapportant à ces animaux, ou bien aux soins "ou à la garde desquelles ils ont pu être légalement confiés, ou encore aux voituriers "ou armateurs qui en ont entrepris le transport en vertu de ce contrat, et s'appliquera "à toute reconsignation ou tout renvoi des dits animaux.

"4. S'il n'y a aucune compagnie de messagerie assujettie à la loi des chemins de "fer qui ait un bureau au lieu de destination, alors, à moins qu'une autre voie ne soit "désignée, la compagnie ne s'engage à transporter les animaux qu'à son bureau le "plus rapproché du dit endroit de destination, ou au bureau d'une autre compagnie de "messageries assujettie la dite loi plus à proximité de la destination; et, à l'arrivée "des animaux à ce bureau, la compagnie peut en notifier le consignataire ou toute "autre personne légalement intéressée, ou bien, sur demande de l'expéditeur ou du "consignataire, ou à sa propre discrétion, elle pourra délivrer les animaux à un voitu- "rier correspondant quelconque afin qu'ils soient transportés à destination.

"5. Si l'envoi est transféré à un voiturier autre qu'une compagnie de messagerie "assujettie à la loi des chemins de fer, la compagnie agira comme l'agent de l'expé- "diteur en effectuant ce transfert et en traitant pour le transport additionnel, et, à "partir de ce moment, ne sera plus responsable;

" 6. La Compagnie ne sera pas tenue responsable:

" (a) Des pertes, avaries ou retards causés par une force majeure. les ennemis du " roi ou de la paix publique, par les animaux à eux-mêmes ou les uns aux autres, ou " par des défauts ou vices inhérents aux animaux, ou par le fait ou la négligence de " l'expéditeur ou du propriétaire, ou par des événements incontrôlables;

"(b) Dans aucun cas, pour une somme supérieure à la valeur réelle de la consigna- " tion au moment où elle a été acceptée par la compagnie, ou à la valeur spécifiée par " les présentes si elle est moins élevée que la valeur réelle, y compris les frais de mes- " sagerie et autres s'ils ont été payés, et les droits de douane payables ou payés et non " remboursés;

" (c) Des pertes ou avaries à la suite de retards résultant d'événements incontrôla- " bles, ou causés par le refus d'une compagnie quelconque de chemin de fer ou de na- "vigation, ou d'un voiturier ou autre moyen de transport, de recevoir ou d'expédier " le dit envoi, sous prétexte de mouvement inaccoutumé ou imprévu ou de dérange- " ment dans le trafic;

" (d) Des pertes ou avaries causées à l'envoi par suite des faits et gestes réciproques " des animaux, ou résultant de leur condition au moment où ils ont été acceptés pour " expédition, ou de leurs tendances naturelles;

" (e) Des retards, avaries ou pertes d'animaux, pour quelque cause que ce soit, à " moins que ces retards, ces pertes ou ces avaries n'aient été causés par la négligence " de la compagnie;

" (f) Des blessures, pertes partielles ou diminution dont on n'aura pas notifié la com-
" pagnie dans les trente jours qui suivent la livraison;
" (g) De la non-livraison, perte ou destruction de la consignation expédiée en Ca-
" nada, à moins qu'avis ne soit donné à cet effet à l'un des bureaux de la compagnie
" dans les quatre mois qui suivent l'époque où, dans le cours ordinaire des choses, la
" livraison aurait dû s'effectuer;
" 7. Lorsqu'il s'agit d'expédition par wagons, l'expéditeur s'engage à opérer l'embar-
" quement, le transbordement et le débarquement des animaux à ses propres risques et
" périls; et, durant le transport, à embarquer, débarquer, nourrir, abreuver et soigner
" les dits animaux chaque fois que besoin se fera sentir, à ses propres risques et périls;
" et à fournir les gardiens et les manœuvres nécessaires à cette fin; il s'engage aussi à
" faire en sorte que les gardiens accompagnent les dits animaux et en prennent soin,
" la compagnie accordant le passage gratuit aux gardiens qui y ont droit et aux termes
" de la classification, pourvu qu'ils aient signé le contrat des gardiens attaché aux
" présentes. Tous les gardiens et les manœuvres sont les agents de l'expéditeur.
" 8. A l'arrivée des animaux à destination, l'expéditeur ou le consignataire doit en
" prendre livraison et acquitter les frais encourus, et si l'expéditeur ou le consignataire
" n'en prend pas livraison, ou refuse de ce faire, la compagnie, agissant comme l'agent
" de l'expéditeur, peut pourvoir aux soins convenables à donner aux dits animaux, aux
" frais et risques de l'expéditeur ou du consignataire; et, quarante-huit heures après
" avoir notifié par écrit l'expéditeur ou le consignataire, si l'adresse de l'un ou de l'au-
" tre lui est connue, elle peut vendre les dits animaux privément ou en public, et préle-
" ver sur le produit de cette vente la somme nécessaire pour couvrir tous les frais, y
" compris les dépenses additionnelles encourues.
" 9. Si, contre livraison de l'envoi, il doit être perçu du consignataire une somme
" d'argent quelconque autre que les frais de transport et que cette somme ne soit pas
" payée, la compagnie pourra retourner la consignation et percevoir les frais de trans-
" port aller et retour, y compris les dépenses et frais additionnels encourus; mais, si
" elle a été notifié par écrit à cet effet par l'expéditeur ou le consignataire, la compa-
" gnie, aux frais et risques du dit expéditeur ou du dit consignataire, gardera la dite
" consignation pour une période additionnelle de quarante-huit heures.

APPENDICE E.

" CONTRAT DE GARDIEN.

" Bureau de.................. Province de............ Date.........

" ATTENDU que la compagnie de messageries............appelée ici la " com-
" pagnie ", s'est engagée par contrat envers...............................
" à transporter les animaux spécifiés dans le contrat précité de................
" à............................ dans la province de....................
" conformément aux stipulations et conditions y contenues et *en exécution* de ce con-
" trat la ou les personnes *qui ont signé le présent contrat désirent accompagner les*
" *dits animaux et en prendre soin.*

" IL EST CONVENU:—

" 1. Que, ni la compagnie, ni aucune autre compagnie de transport ou aucun voi-
" turier sur les lignes ou dans les véhicules desquels le propriétaire, l'expéditeur, le ou
" les gardiens voyageront gratuitement pour accompagner les dits animaux, ne sera,
" dans aucun cas, tenu responsable de blessures ou de pertes qui pourraient être éprou-
" vées par le dit propriétaire, expéditeur, gardien ou gardiens, pendant ce transport,
" même si ces blessures ou pertes étaient dues au fait ou à la négligence de la compa-
" gnie ou des agents ou serviteurs de cette autre compagnie, ou de ce voiturier ou de
" l'un ou l'autre;

" 2. Que l'effet de ce contrat s'étend à toute compagnie de transport ou voiturier sur " les lignes ou dans le véhicule desquels le propritéaire, l'expéditeur, le ou les gardiens " ou quelqu'un d'entre eux pourrait éprouver des blessures ou des pertes, et tous et " chacun, par les présentes, relèvent et déchargent à jamais la compagnie, et toute " autre compagnie ou voiturier, de toute responsabilité concernant ces blessures ou ces " pertes;

" 3. Je, soussigné, (propriétaire ou expéditeur), en considération du passage gratuit " pour moi-même et les dits gardiens, m'engage *par les présentes* à indemniser, à dé- " fendre et à préserver de tout mal la compagnie ou toute compagnie ou voiturier sur " les lignes *ou dans les véhicules desquels,* moi-même, le ou les dits gardiens, ou quel- " qu'un d'entre eux, pourrions être transportés, de toute réclamation, action ou pour- "suite pour blessure ou mort qui pourrait m'atteindre personnellement, ou atteindre le " ou les dits gardiens ou quelqu'un d'entre eux.

" EN FOI DE QUOI les parties ont signé les présentes à la date spécifiée ci-dessus.

" (Signature du propriétaire ou de son agent dûment autorisé) . . . .

" . . . .

" . . . .

" (Signature du gardien accompagnant la consignation) . . . .

" . . . .

" . . . .

" (Le contrat de gardien doit être signé par le propriétaire—ou son agent dûment au- " torisé—et par chaque gardien qui accompagne la consignation.")

Demande de la *Battle-Creek Toasted Corn Flake Company,* de London, Ont. (charge d'un wagon). Poids minimum pour *Toasted Corn Flakes* (flocons de maïs rôtis).

Décision rendue par M. le commissaire Mills, le 24 janvier 1911.

Dans le cas présent, la demanderesse est une compagnie qui manufacture uniquement cette substance connue sous le nom de "Toasted Corn Flakes" (flocons de maïs rôtis).

Dans sa requête elle déclare que, l'année dernière elle a expédié plus de 57 wagons chargés de cette substance au Manitoba et à divers points plus à l'ouest, et une grande quantité dans Ontario, Québec et les Provinces maritimes.

Il semblerait que les compagnies de chemin de fer ont considéré les *Toasted Corn Flakes* comme tombant sous la rubrique de "céréales", sans spécifier autrement si ce produit a été "roulé, pressé, concassé, séché ou desséché," article 19, page 34 de la classification canadienne n° 15, et, en conséquence, lui ont appliqué les taux de la quatrième classe, quantité moindre que la charge d'un wagon, et de la huitième classe, charge d'un wagon.

La demanderesse ne se plaint pas des taux, mais la règle 1, page 2 de la classification, fixe le poids minimum à 30,000 livres par wagon pour la septième, la huitième et la dixième classes; or son produit est si léger qu'on n'en peut mettre plus de 15,000 livres dans un wagon type de 36 pieds 6 pouces. C'est pourquoi on s'est adressé à l'Association Canadienne du Fret (*Canadian Freight Association*) et plus tard à la Commission des chemins de fer, pour obtenir, pour les *"Toasted Corn Flakes",* une réduction du poids minimum formant la charge d'un wagon. Cette demande ne concerne que les points situés à l'ouest de Port-Arthur et Fort-William, parce que les expéditions de la compagnie dans Ontario, Québec et les provinces maritimes sont régies par un tarif spécial de transport basé sur un poids minimum de 20,000 livres par wagon.

En réponse à cette requête, monsieur Pullen a déclaré, au nom de l'Association canadienne du fret, représentant les compagnies de chemins de fer, qu'un comité

composé de représentants officiels des compagnies de chemins de fer en cause s'était abouché avec M. Wallace, représentant de la demanderesse, à London, Ontario, dans le but d'en venir à une entente sur cette question. Ce comité a fait un rapport; et, parmi les différents paragraphes qu'en cite M. Pullen, il en est un où le comité admet que la demanderesse, en ce qui concerne l'expédition de ses produits, se trouve sur un pied d'infériorité avec ses concurrents; ce paragraphe se lit comme suit:—

"Au cours de notre discussion, il est devenu évident que l'infériorité dont "souffre M. Wallace provient principalement du fait qu'il ne manufacture qu'un "seul produit, les "*Toasted Corn Flakes*", tandis que ses concurrents manufac-"turent d'autres articles plus lourds qui peuvent être transportés avec des pro-"duits plus légers, de telle sorte que ceux-ci peuvent invariablement charger un "wagon d'un poids de 30,000 livres. C'est là ce que ne peut faire M. Wallace, à "London, attendu qu'il ne manufacture aucun autre produit."

De plus, M. Pullen a déclaré ce qui suit au sujet de l'attitude des compagnies de chemins de fer:—

"En fixant un poids minimum pour la charge d'un wagon, les compagnies "de chemins de fer cherchent à faire correspondre autant que possible le poids du "chargement avec la capacité réelle d'un wagon type de trente-six pieds, et après "cela elles établirent un taux uniforme pour tous les articles de même nature. "Il est, continue-t-il, impossible de fixer un poids minimum uniforme qui corres-"ponde exactement à la capacité d'un wagon pour toutes les diverses sortes de "grains, de produits et de céréales, attendu qu'il existe une très grande différence "de poids entre les diverses variétés. L'évaluation du volume de la charge d'un "wagon et le minimum de poids sont inséparables, et, de la combinaison de ces "deux facteurs résulte une charge de wagon que la compagnie trouve juste et "équitable.

"M. Wallace, continue M. Pullen, ne semble pas reconnaître que la base des "taux de la huitième classe est excessivement basse, et que si ce minimum était "réduit, comme il le demande, de trente mille à vingt-quatre mille livres, les che-"mins de fer seraient obligés d'élever les taux de la huitième classe à ceux de la "cinquième afin de retirer le même revenu du transport d'une charge de wagon "de fret; et l'application des taux de la cinquième classe avec un minimum de "vingt-quatre mille livres rendrait le coût total par wagon un peu plus élevé "qu'une charge de 30,000 livres au taux de la huitième classe."

"Ainsi, on admet "que le demandeur se trouve sur un pied d'infériorité" "comparé à ses concurrents, et l'on donne une explication. On déclare "les com-"pagnies de chemins de fer cherchent à faire correspondre autant que possible "le poids de la charge avec la capacité réelle d'un wagon-type de 36 pieds", et "l'on ne nie point que le minimum fixé pour un wagon-type ne soit le double "du poids de "*Toasted Corn Flakes*" que l'on puisse mettre dans ce wagon—ce "qui est bien loin de s'accorder avec le prétendu désir des compagnies de chemins "de fer; la seule explication que l'on en donne est la légèreté du produit en "question."

La demanderesse admet que les "*Toasted Corn Flakes*" sont très légers; et, conséquemment, elle ne demande pas que le minimum ordinaire soit de 15,000 livres (poids réel de la charge d'un wagon de ce produit), mais elle offre d'accepter un minimum de 24,000 livres.

Les compagnies de chemins de fer ont refusé cette offre. Elles insistent sur le minimum de 30,000 livres, et ne veulent faire aucune réduction, à moins qu'on ne leur permette d'élever les taux de la huitième classe à l'égalité de ceux de la cinquième, ce qui, comme l'a admis M. Pullen, même avec un minimum de vingt-quatre

mille livres, rendrait les frais de transport plus élevés que ceux d'une charge minimum de 30,000 livres au taux de la huitième classe en quantité moindre que la charge d'un wagon, ce qui est une contradiction manifeste.

La demanderesse déclare que presque tous ses envois dans les provinces de l'ouest sont expédiés par charge de wagons (C.L.); et il s'ensuit que, grâce à l'attitude de l'Association canadienne du fret (autrement dit les compagnies de chemins de fer relevant de l'autorité législative du Parlement du Canada), comme l'a déclaré le directeur en chef du trafic de la Commission, "virtuellement, le taux pour la charge d'un wagon (C.L.) n'existe pas pour la demanderesse, le taux pour une quantité moindre que la charge d'un wagon (L.C.L.) étant appliqué à n'importe quelle quantité expédiée.

La prétention des compagnies de chemins de fer que l'on ne peut donner à un produit léger, ou très léger, un minimum de poids proportionné au volume de la charge d'un wagon, qu'à la condition de placer ce produit dans une plus haute classe en lui appliquant un taux plus élevé, de manière à assurer à la compagnie de transport un revenu approximatif par wagon égal à celui qu'elle retire pour la traction de wagons chargés de produits de la même classe, cette prétention, dis-je, peut être conforme à la pratique ordinairement suivie dans l'établissement des taux de transport des produits "pour lesquels l'expéditeur consent souvent à payer une compensation sous forme d'un minimum de poids plus élevé", mais il s'en faut que ce soit là une règle invariable dans la cassification des produits.

La classification canadienne contient de nombreux exemples de poids minimum plus bas que le chiffre de la classe dans laquelle sont placés ces articles, et c'est ce que désire la demanderesse dans le cas présent.

Les articles sont classés par groupes de "A" à "W"; et, en examinant ces groupes, seulement jusqu'à la lettre "E", nous y relevons les exemples suivants de cas où l'on s'est écarté du poids minimum-type sans rien changer au taux:—

—	Minimum spécial.	Minimum de la classe.
	livres.	livres.
Barils à bière	20,000	30,000
Cercles de bois	24,000	30,000
Paniers	20,000	30,000
Ruches	16,000	24,000
Bateaux	20,000	24,000
Boîtes	20,000	30,000
Dames-jeannes vides	20,000	24,000
Cercueils	14,000	24,000
Vitrines	14,000	24,000
Rognures de filatures	24,000	30,000
Epis de maïs	20,000	30,000
Liège	20,000	24,000
Coton cru	20,000	24,000
Caisses à claire-voie	20,000	30,000
Crémeuses	20,000	24,000
Verres de lampes	20,000	24,000
Ampoules électriques	16,000	20,000
Réverbères	16,000	20,000
Globes de lanternes	20,000	24,000
Excelsior	20,000	24,000

Même lorsqu'il s'agit de taux de transport des produits, on s'écarte parfois de la coutume dont ont parlé les compagnies en cause. Dans le tarif de transport des produits du grain des minoteries d'Ontario aux divers points de l'est, par exemple, bien que le taux soit uniforme pour tous les produits de cette nature, le poids minimum de la charge d'un wagon varie selon la densité du produit; pour quelques-uns ce poids minimum est fixé à 40,000 livres, pour d'autres à 35,000, et pour le reste à 30,000.

Dans les taux spéciaux, il faut aussi remarquer que l'on s'écarte de la règle lorsqu'il y a ou qu'il semble y avoir une bonne raison d'en agir ainsi. En voici deux exemples:—

(1) Le taux de transport du tan est le même que celui du bois de charpente, et cependant on lui alloue un poids minimum bien inférieur par wagon.

(2) Les porcs et les moutons sur pieds sont placés dans la neuvième classe, mais avec les différences suivantes concernant le poids minimum:

Wagons à simple parquet, porcs 20,000 livres, moutons 18,000.

Wagons à double parquet, porcs 30,800 livres, moutons 28,600.

Dans la classification officielle des Etats-Unis, dans toute la partie du pays désignée sous le nom de territoire officiel, en vertu d'une exception, tous les grains réduits en flocons, y compris le produit dont il s'agit ici, sont transportés à un poids minimum de 20,000 livres. Le principal centre manufacturier de ces aliments est Battle-Creek, sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc; et la Compagnie du Grand-Tronc accepte ce minimum pour tous les points à l'ouest de Détroit et de la rivière Sainte-Claire; le taux de transport est celui de la cinquième classe, le même que pour les charges de wagons de blé, de sarrasin, de maïs, et de fleur et de farine de maïs, enveloppés de papier ou empaquetés dans des boîtes ou dans des barils, pour lesquels le minimum est de 40,000 livres.

Dans la classification de l'ouest, aux Etats-Unis, les céréales préparées sont placées dans la cinquième classe, avec un poids minimum de 30,000 livres pour les produits crus, et de 20,000 livres pour les produits réduits en flocons ou rôtis.

Jusqu'au mois de novembre 1902, le minimum fixé par la classification canadienne pour tout wagon de fret était de 24,000 livres pour la cinquième classe et pour les classes inférieures; et ce minimum s'appliquait aussi bien aux expéditions de l'ouest qu'à celles de l'est.

On a élevé le poids minimum à cause de la plus grande capacité de beaucoup de wagons employés; et les expéditeurs ne se sont point plaints de l'augmentation du minimum pour des produits ordinaires expédiés dans des wagons d'une capacité supérieure à celle des wagons que l'on employait antérieurement; mais, en opérant ce changement, les compagnies auraient dû penser à établir des dispositions rationnelles pour les produits légers dont la charge d'un wagon ne peut atteindre plus de la moitié du poids minimum.

De plus, je puis attester que, d'après un document fourni par M. Pullen, les taux de la huitième classe des produits de l'annexe désignée sous le titre de "Echelle 'A" de la classification canadienne, diffèrent très peu de ceux de la 5e classe de Duluth dans la classification de l'ouest des Etats-Unis, ces taux étant un peu plus élevés pour certaines distances et un tant soit peu plus bas pour de plus longues distances.

Conséquemment, tenant compte du désir évidemment exprimé par les compagnies de chemins de fer de fixer un poids minimum qui corresponde autant que possible à la capacité réelle d'un wagon-type de 36 pieds; du pied d'infériorité où se trouve placé le demandeur par le fait que l'Association canadienne de transport l'oblige à payer pour le transport de produits par wagon un taux basé sur un poids minimum officiel de 30,000 livres, soit un poids double de celui des produits qu'il peut mettre dans un wagon de 36 pieds; de l'inconséquence d'adopter une mesure d'après laquelle les taux sur la charge d'un wagon, ou expédition en gros, seraient plus élevés que ceux appliqués à une moindre quantité, ou expédition en détail; de la coutume de nos compagnies canadiennes de chemins de fer de réduire les minima sans augmenter les taux, comme le prouvent les exemples cités ci-dessus; du fait que, antérieurement au mois de novembre 1912, alors que le trafic était moins grand qu'il ne l'est actuellement, le poids minimum de la charge d'un wagon, tant pour l'est que pour l'ouest, était de 24,000 livres; du fait que le poids minimum pour le produit en question est de 20,000 livres dans l'ouest des Etats-Unis, et que le poids minimum pour cet ali-

ment et tous les autres réduits en flocons et cuits, est de 20,000 livres dans toute l'étendue du territoire dit "officiel" dans tout le nord-est des Etats-Unis, bien que le minimum officiel pour cette classe de produits soit de 35,000 livres; tout cela considéré, je suis d'avis—

Que, sans changer le taux de transport des céréales en flocons ou cuits (qui pourront être énumérées si les compagnies le désirent), le poids minimum de la charge d'un wagon de 36 pieds 6 pouces, communément désigné sous le nom de wagon de 36 pieds, doit être réduit de manière à ne pas excéder 24,000 livres.

M. MABEE, commissaire en chef, M. Scott, commissaire en chef adjoint, et M. McLean, commissaire, ont approuvé cette décision.

Requête de la *Gundy-Clapperton Company* et autres.

Taux de classification du cristal taillé.

La *Gundy-Clapperton Company*, limitée, la *Goldsmiths' Stock Company*, et la *Gowans, Kent & Company*, limitée, demandent qu'en vertu de l'article 321 de la loi des chemins de fer, les taux de la classification canadienne pour le transport du cristal taillé soit réduit en transférant cette marchandise de la première classe double à la première classe simple.

Décision de M. le commissaire McLean, le 15 mars 1911.

Le cristal taillé est un article de luxe ne concernant qu'une classe limitée de personnes. A mon avis, son usage n'est point aussi général que celui de la porcelaine de Chine, avec laquelle on l'a comparé et qui est inscrite dans la première classe. Communément, tandis qu'une famille ne possède qu'une couple d'articles en cristal taillé, elle a probablement au moins une demi-douzaine de tasses et de soucoupes et autres pièces de vaisselle en fine porcelaine de Chine. La demande pour le cristal taillé est plus périodique, et, pour cette raison, la quantité de porcelaine transportée est susceptible d'être plus régulière. Ce dernier article est, à mon avis, d'un emploi plus général. En même temps que ces conditions sont défavorables à la réduction demandée, je ne suis nullement convaincu que la réduction de 50 pour 100 sur les frais de transport perçus par les chemins de fer, réduction qui résulterait de l'acquiescement à la requête présentée, causerait une réduction appréciable dans le prix que paie le consommateur. On ne peut guère s'attendre à ce que l'intérêt personnel du producteur le porte à partager cette réduction avec le consommateur, puisque la demande du cristal taillé est sensiblement la même, c'est-à-dire que cette demande est à peu près indépendante d'une variation fractionnelle du prix.

Conséquemment, je suis d'avis que cette requête soit renvoyée.

M. Mabee, commissaire en chef, a approuvé cette décision.

Requête de la *Canadian Piano & Organ Association*.. Poids minimum de la charge d'un wagon complet de pianos.

Décision de M. Scott, commissaire en chef adjoint, le 9 mars 1911.

Les requérants demandaient que l'on réduisît de 12,000 à 10,000 livres le poids minimum de la charge d'un wagon pour le transport d'instruments de musique dans des wagons munis d'appareils frigorifiques; ou bien, si cela ne se pouvait, que les compagnies de chemins de fer reçussent l'ordre d'installer des appareils de chauffage, pendant la froide saison, dans les wagons à marchandises employés au transport des instruments de musique.

La requête, reçue le 2 décembre 1910, fut étudiée à une séance de la Commission tenue à Toronto le 12 du même mois. A la requête des demandeurs, la décision fut suspendue pour leur permettre de présenter des détails additionnels. Le 22 février 1911, les requérants présentèrent une nouvelle déclaration exposant plus en détails les premiers témoignages.

Le poids minimum de 12,000 livres pour les instruments de musique expédiés en quantité suffisante pour former la charge d'un wagon est fixé par l'article 8, page 59,

de la classification canadienne n° 15. Les requérants admettent que l'on peut mettre seize pianos dans un wagon à marchandises ordinaire, et que le poids de ces pianos est plus élevé que le minimum fixé, mais ils prétendent qu'on ne peut mettre plus de dix pianos dans un wagon muni d'un appareil frigorifique, et que, dans ce cas, le poids minimum de la charge est inférieur à 10,000 livres.

Pendant certains mois d'hiver, il semble nécessaire que les pianos soient expédiés dans des wagons munis d'appareils frigorifique ou dans des wagons à marchandises chauffés tout spécialement; sans cela, les pianos sont exposés à se détériorer: sous l'effet du froid, le vernis se fendille ou le placage gauchit. Pendant le reste de l'année, les pianos sont transportés dans des wagons chauffés sans avoir à souffrir du froid. Conséquemment, la requête ne concerne que les expéditions qui se font en hiver.

Les requérants affirment que, pendant quelque temps, certaines compagnies de chemins de fer avait placé des appareils de chauffage dans des wagons à marchandises employés au transport de pianos expédiés dans l'ouest pendant l'hiver; et ils disent qu'ils seraient satisfaits si l'on rétablissait cette pratique, que l'on a récemment abolie. Sur ce point, M. Pullen, représentant l'Association canadienne du fret, a déposé comme suit:

"Il existe un petit appareil appelé, je crois, le "Economy Heater", petit poêle "à pétrole que l'on met quelquefois dans les wagons afin d'y entretenir un peu "de chaleur qui empêche les marchandises de geler. Mais les directeurs de "chemins de fer n'ont jamais eu l'intention de fournir des "Economy Heaters" "pour protéger les pianos. Il n'y a que très peu de temps que nous avons appris "que cela se faisait."

LE COMMISSAIRE EN CHEF ADJOINT: "Pourquoi met-on ces appa-"reils dans les wagons frigorifiques et non dans les wagons ordinaires, si c'est "une chose qui se doive faire?"

M. PULLEN: "On ne devrait pas le faire. Cela s'est fait grâce à un "excès de zèle de la part de certains agents rivaux. Quelques lignes voulaient "par là compenser certains désavantages et distancer un rival. Ces poêles à "pétrole, en se renversant, ont occasionné des accidents, le wagon et son contenu "ont été brûlés, et, autant que possible, on en a défendu l'usage. On a défendu "de les employer pour le transport des pianos. On pourrait peut-être en permet-"tre l'emploi dans des wagons chargés d'oranges, car c'est là un produit périssa-"ble qui ne saurait supporter le transport à travers les régions du nord en hiver".

Puisque les compagnies de chemins de fer ont jugé à propos de retirer ce privilège spécial qu'elles avaient accordé aux expéditeurs, je ne vois aucune disposition de la loi des chemins de fer qui autorise la Commission à en ordonner le rétablissement. L'alinéa (C) du paragraphe 3 de l'article 317 de la loi des chemins de fer contient la disposition suivante:

"Aucune compagnie ne pourra causer à un individu, ou à une compagnie, ou "à un commerce quelconque, aucun tort ou désavantage injuste ou déraisonnable, "en quoi que ce soit."

Je ne pense pas que les compagnies aient violé cette disposition de la loi en cessant de pourvoir de poêles spéciaux les wagons à marchandises ordinaires. Les fabricants d'instruments de musique ont huit mois de l'année pour expédier leurs instruments dans les wagons à marchandises réguliers, et si, la fragilité spéciale de leurs marchandises exige des précautions particulières, ils peuvent se servir de wagons munis d'appareils frigorifiques, et il serait conséquemment déraisonnable d'exiger que les compagnies de chemins de fer munissent leurs wagons ordinaires d'appareils de chauffage spéciaux qui, on le comprend facilement, pourraient occasionner des incen-

dies et causer ainsi des dommages considérables, non seulement au matériel de la compagnie, mais encore aux marchandises des autres expéditeurs.

M. Jones, gérant de la *Mason & Risch Piano Company*, dans une lettre adressée à une maison de Toronto, déposée comme pièce "D" par les requérants avec leur lettre datée du 21 février dernier, se plaignant de la détérioration dont avaient souffert des pianos expédiés dans l'ouest dans des wagons à marchandises, déclare ce qui suit:—

"Il se trouvait deux poêles dans le wagon, mais on n'en a pris aucun soin " après leur départ de Toronto, car, à son arrivée ici le wagon portait encore le " sceau du Grand-Tronc."

Evidemment il faut que ces poêles soient entretenus en route, de sorte que, outre le coût d'installation et le danger d'incendie, pour assurer le fonctionnement régulier de ces poêles, la compagnie de chemins de fer serait obligée d'avoir, à certains points, un employé spécial pour en prendre soin. A moins que la compagnie ne fît payer un taux supplémentaire pour ce service, je ne pense pas qu'il fût raisonnable que la Commission le lui imposât. Conséquemment, je suis d'avis qu'il n'y a pas lieu d'accorder cette partie de la requête des demandeurs.

Les requérants proposent l'alternative suivante: que le poids minimum d'instruments de musique formant la charge d'un wagon soit réduit de 12,000 à 10,000 livres lorsque l'on emploie des wagons munis d'appareils frigorifiques. Les compagnies de chemin de fer ont fixé un poids minimum pour la charge d'un wagon de manière à assurer à la compagnie une rémunération raisonnable de ses services en effectuant le transport d'un produit qui occupe exclusivement le wagon. Ce minimum devrait nécessairement être basé sur ce qui forme une charge raisonnable du wagon, mais, dans bien des cas, le poids des articles que peut contenir un wagon n'atteint point le poids minimum fixé par les compagnies de chemin de fer. Les pianos sont massifs et on les transporte debout. On ne peut placer que dix pianos dans un wagon frigorifique, mais il reste un grand espace libre entre la partie supérieure du piano et le toit du wagon. Si l'on pouvait remplir cet espace en empilant les pianos les uns sur les autres, le poids minimum se trouverait sans doute dépassé; mais à cause de la nature fragile de l'article en question, les expéditeurs, dans leur propre intérêt, préfèrent expédier les instruments comme je viens de le décrire.

Les wagons munis d'appareils frigorifiques sont plus dispendieux que les wagons ordinaires, et leur construction spéciale ainsi que le fait qu'ils sont chauffés, permettent d'y transporter les pianos, qui se trouvent ainsi protégés contre les intempéries en hiver. Cet équipement spécial que la compagnie fournit aux fabricants d'instruments de musique qui désirent expédier leurs produits pendant l'hiver, est un avantage en retour duquel elle a raisonnablement le droit d'attendre une rémunération; et elle obtient cette rémunération en fixant le poids minimum de la charge à 12,000 livres, ce qui oblige l'expéditeur à payer pour environ 2,000 livres de plus que le poids réel qu'il expédie.

Tout bien considéré, je ne trouve point déraisonnable que les compagnies de chemins de fer basent leurs taux de transport sur un poids minimum de 12,000 livres, et, conséquemment, je suis d'avis que cette requête ne doit pas être accordée.

Le commissaire en chef Mabee et les commissaires Mills et McLean ont approuvé cette décision.

Requête de la Compagnie H. E. Ledoux, de Winnipeg, Manitoba. Evaluation de la charge d'un wagon de cigares.

La Compagnie H. E. Ledoux, de Winnipeg, province du Manitoba, demande la classification de la charge d'un wagon pour le transport des cigares.

Décision de M. Scott, commissaire en chef adjoint, le 9 mars 1911.

Cette requête fut prise en considération au cours des séances tenues à Montréal le 24 janvier dernier. M. Ledoux fabrique à Montréal des cigares qu'il expédie à un

entrepôt de Winnipeg. Au cours des témoignages, M. Walsh, représentant les requérants, déclara que ces derniers expédient annuellement de Montréal à Winnipeg de huit à douze wagons de cigares. Cela vient du fait que les requérants fabriquent leurs cigares à Montréal et les expédient à leur entrepôt de Winnipeg. Il n'est point prouvé que si l'on accordait cette requête quelque autre fabricant de cigares de l'est expédierait dans l'ouest des cigares en quantité suffisante pour former la charge d'un wagon. M. Walsh a déclaré que d'autres fabricants appuyaient la requête des demandeurs, et il a cité la *George Tuckett Company* de Hamilton, et la *Rock City Tobacco Company* de Québec. Il a dit que la première expédierait annuellement quelques wagons, et la seconde probablement un wagon ou plus, mais il n'a pas voulu en spécifier le nombre.

A première vue, il ne semble pas raisonnable de refuser une requête demandant de déterminer la charge d'un wagon d'un certain article quand il est démontré que ce produit serait transporté en quantité suffisante pour constituer la charge d'un wagon. Cependant, il faut avant tout considérer l'effet qu'aurait cette mesure sur le commerce des autres fabricants de cigares, et aussi sur les revenus que retirent les compagnies de chemins de fer pour le transport de cet article. Bien que les témoignages entendus concernant la quantité de cigares expédiée dans l'ouest n'aient pas été des plus complets, je pense qu'on en peut raisonnablement inférer que les expéditions faites par charges de wagon ne seraient qu'un très minime pourcentage du trafic total. D'autres fabricants de cigares de l'est qui ne suivent pas le même système que les requérants et qui n'ont point besoin de la mesure demandée, attendu qu'ils n'expédient point leurs produits en quantités suffisantes pour former la charge d'un wagon, se verraient lésés par l'adoption d'une telle mesure tout à l'avantage des requérants. Avant d'accorder une demande de cette nature, je pense qu'il faudrait démontrer d'une manière satisfaisante qu'un pourcentage raisonnable du trafic de cet article serait transporté par charge de wagon. C'est ce qui ne nous a point été démontré. De faits, je crois qu'il est évident que, à l'exception des expéditions de M. Ledoux, et peut-être de quelques wagons expédiés par un ou deux autres fabricants, la plus grande partie de cet article serait expédiée en quantités moindres que la charge d'un wagon.

Je crois aussi que nous devons tenir compte de l'effet de l'adoption de cette mesure sur les revenus des compagnies de chemins de fer. Les cigares sont un article de luxe. Actuellement, ils sont classés dans la 1re classe, et comme étant expédiés par quantités moindres que la charge d'un wagon. Personne ne se plaint que les taux soient trop élevés. L'effet de la mesure demandée serait de réduire de 47½ pour 100 le revenu des compagnies de chemins de fer sur ce produit transporté en quantités suffisantes pour constituer la charge d'un wagon, en supposant qu'on accordât à ce mode de transport les taux de la quatrième classe, comme le demandent les requérants.

Conséquemment, je suis d'avis que l'on doit refuser cette demande jusqu'à ce que la Commission soit convaincue que la détermination de taux spéciaux pour la charge d'un wagon de cigares aurait pour effet de faire expédier de cette manière un pourcentage sérieux de cet article, et qu'un nombre raisonnable de fabricants se prévaudraient de cet avantage.

M. Mabee, commissaire en chef, et M. McLean, commissaire, ont approuvé cette décision.

Compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Niagara, Sainte-Catherine et Toronto.

La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc a demandé, aux termes de l'article 229 de la loi des chemins de fer, que la Commission rende une ordonnance autorisant l'installation, le maintien et l'emploi d'un système complet d'aiguillage et de signaux à l'endroit ou ses voies traversent celles de la Compagnie Niagara, Sainte-Catherine et Toronto, entre Clifton-Junction et Stanford, dans la province d'Ontario.

La Commission avait ordonné que des signaux ou appareils "Hayes" fussent installés à ce passage de voie, sur la ligne de la compagnie électrique, de chaque côté

du losange, chacun à une distance de cent cinquante pieds, le tout devant être actionné par un gardien de jour et de nuit.

Décision de M. Mabee, commissaire en chef, le 19 avril 1910.

Lorsque cette requête fut soumise à la Commission et que fut rendue l'ordonnance du 17 février 1910, dont on discute actuellement la teneur, la Commission n'avait pas été mise au courant des conditions exactes du contrat passé entre la Compagnie du Grand-Tronc et la Sainte-Catherine et Niagara-Central, le 1er août 1887. Selon moi, ce contrat touche à la requête et à l'ordonnance en question.

L'ingénieur en chef pensait que l'appareil protecteur dont il est question dans l'ordonnance ci-dessus était suffisant, et malgré la protestation persistante de l'avocat de la Compagnie du Grand-Tronc, la Commission adopta les recommandations de son ingénieur. Aujourd'hui, cependant, que le contrat est produit, on constate que, par la clause 3, la Compagnie Sainte-Catherine et Niagara-Central, appelée dans le dit contrat la "Niagara-Central", s'engage envers le Grand-Tronc à construire sans délai, outiller et maintenir un passage de la description, du modèle et de la forme exigés de temps à autre par le directeur général du Grand-Tronc en fonctions, et à son entière satisfaction, la description, le modèle et la forme du passage devant être conformes à ceux qui seront approuvés de temps à autre par le comité des chemins de fer du Conseil privé du Dominion du Canada.

La clause 11 se lit comme suit:—

"Que si, en aucun temps, la "Niagara-Central" néglige de maintenir ou d'entre-
"tenir le passage en bon état, à la satisfaction de l'ingénieur en chef du Grand-Tronc
"alors en fonctions, le dit Grand-Tronc peut faire faire les réparations ou pourvoir
"à l'entretien, selon le cas, de la manière que le dit ingénieur alors en fonctions pourra
"de temps à autre juger nécessaire à la sûreté du dit croisement, à celle des trains et
"des locomotives passant sur la voie du Grand-Tronc, et à celle du public employant
"ce chemin de fer; et le coût de tous ces travaux devra être payé par la "Niagara-
"Central", à vue, sur présentation du certificat du dit ingénieur en chef du Grand-
"Tronc déclarant le montant du dit coût, et le dit certificat sera reçu et considéré
"comme une preuve absolue; et si le paiement n'est pas effectué sur présentation du
"dit compte au directeur en chef du "Niagara Central", dans tous et chacun des cas,
"le Grand-Tronc aura le même pouvoir et les mêmes droits que dans le cas prévu dans
"l'article précédent du présent contrat."

L'article dont il s'agit ici donne au Grand-Tronc, dans le cas où des comptes ne seraient pas acquittés, le pouvoir d'enlever le passage et de congédier l'employé préposé aux signaux, ce qui, dans les circonstances, mettrait fin au contrat et aux droits qui en découlent.

Or, il me semble que la plus jeune compagnie (la Niagara-Central), ayant contracté les obligations ci-dessus, par lesquelles elle s'engage à entretenir et à maintenir ce croisement dans les conditions et selon le plan et la forme exigés par le Grand-Tronc, la Commission ne saurait annuler les dispositions de ce contrat. Naturellement, si le Grand-Tronc n'exigeait pas, à ce croisement, l'emploi des appareils de sûreté et l'application des mesures protectrices que la Commission a jugées nécessaires, celle-ci pourrait, dans l'intérêt du public, exiger que l'on prît et que l'on appliquât des mesures protectrices additionnelles; mais, dans le cas présent, la plus jeune compagnie s'est livrée à la discrétion de son aînée, et celle-ci insiste maintenant pour qu'un système complet d'aiguillage et de signaux soit installé. La Niagara-Central est tenue, aux termes de ce contrat, d'installer et de maintenir un tel système. Il appartient à la compagnie aînée de déterminer quelle sorte de protection devra être établie à ce croisement; et, même si la Commission jugeait que la protection exigée par le Grand-Tronc est exagérée, à mon avis, elle devrait laisser aux parties contractantes les droits que leur reconnaît le contrat qu'elles ont consenti.

Les faits étant ainsi, l'ordonnance en question devrait être rescindée et l'on devrait enjoindre à la plus jeune compagnie de fournir la protection demandée par l'aînée aux termes du contrat.

Le sous-commissaire en chef Scott, et le commissaire Mills, sont de la même opinion.

La *Dominion Park Company of Montreal, vs* la *Bell Telephone Company of Canada.*

La *Dominion Park Company* se plaint que la *Bell Telephone Company* exige des taux excessifs pour l'usage des téléphones installés dans le parc Dominion, en la cité de Montréal.

Jugement, M. le commissaire McLean, 27 avril 1910.

La *Dominion Park Company* a fait placer dans le parc Dominion les appareils de téléphone suivants:

1 téléphone sur table, payé au taux annuel.
3 téléphones sur tables, payés au taux de location à courte période.
2 téléphones supplémentaires, payés au taux de location à courte période.
1 receveur automatique, avec garantie de recette de $22 par mois, au minimum.

On ne se plaint pas du prix du téléphone payé au taux annuel de $117.00. Il est vrai que cette somme, payée pour l'année 1909, est de $2.00 plus élevée que celle payée en 1908; mais cette différence vient de ce qu'un téléphone de muraille a été remplacé par un appareil sur table.

Les taux exigés en 1909 sont attaqués comme étant exorbitants, parce qu'ils sont plus élevés que ceux demandés en 1908 et auparavant, et parce que certains items du compte sont par eux-mêmes excessifs.

Les plaintes qui ont été faites au sujet des taux exorbitants sont au nombre de trois. On prétend que les items de compte suivants sont excessifs:—

1. $88.50 pour l'usage d'un téléphone sur table durant quatre mois.
2. $12.00 pour l'usage d'un téléphone supplémentaire durant quatre mois.
3. Garantie d'un minimum de recette de $22.00 par mois pour le receveur automatique.

L'examen de la question se trouve compliqué par le fait que, antérieurement à 1909, la *Bell Telephone Company* exigeait de la Compagnie du Parc des taux moins élevés pour quelques-uns de ses services, tel qu'il appert dans le tableau comparatif suivant:—

	1908.	1909.
Téléphone sur muraille..	$60 00	.....
Téléphone sur table..	60 00	$88 50
Téléphone supplémentaire..	12 00	12 00
Garantie sur receveur automatique..	15 00 par mois	15 00 par mois.

La compagnie de téléphone prétend que les augmentations de taux survenues en 1909 sont dues à ce que l'on s'était servi d'une base erronée pour établir les taux de 1908 et des années antérieures.

En examinant le prix du téléphone au taux annuel, on voit comment l'on est arrivé au chiffre de $117.00, et sur quelle base s'est faite le calcul du taux des contrats à courte période. Dans les limites de la cité de Montréal, le taux ordinaire d'un téléphone de table dans un bureau d'affaires est de $57.00 par année. Le Parc Dominion est situé à trois milles au delà des plus proches limites de tout raccord téléphonique. En vertu de son tarif, la compagnie de téléphone exige $20.00 pour chaque mille en sus de ces limites. Cela donne un total de $117.00 par année.

La règle suivie pour la détermination des taux de contrat à courte période a été établie comme suit dans le C.C.E.C. 1435:—

"Communication particulière par ligne de potaux déjà établie, taux calculé "sur $\frac{2}{10}$ du taux annuel pour le premier mois et $\frac{1}{10}$ du taux annuel pour chaque "mois subséquent. Prix ne devra pas être moins que $10.00."

La Compagnie du Parc déclare que, à partir de 1906 jusqu'à 1908 inclusivement, le prix de son contrat à courte période a été de $60.00. Ceci n'est point contesté. Comme on l'a vu, la compagnie de téléphone a dans son tarif un prix fixe de $20.00 pour chaque mille en sus de la ligne ordinaire de communication. Elle allègue que, contrairement à ses intentions lors de la publication de ses taux de contrat à courte période, ses représentants à divers endroits, y compris ceux qu'elle a à Montréal, ont appliqué les taux de contrat à courte période non seulement au coût du service, mais encore à ce qu'il faut payer pour la distance en sus de la communication ordinaire. On allègue, de plus, qu'il n'a pas été suivi de règle uniforme sous ce rapport, et qu'à certains endroits les représentants de la compagnie ont interprété le tarif comme n'étant pas applicable au prix à payer pour la distance additionnelle. Toutefois, bien que l'on allègue que cette interprétation a été suivie à Montréal, il n'apparaît pas que la réclamation actuelle des $20.00 ait eu un tarif pour base. Le taux annuel pour un téléphone sur table dans le cité de Montréal étant de $57, les cinq dixièmes de ce montant—coût de quatre mois, suivant le tarif—donnent $28.50; ajoutons à cela les cinq dixièmes du surplus à payer pour distance additionnelle à $20.00 par mille, et le total sera de $58.50. Une autre irrégularité se présente dans le cas du téléphone d'affaires fixé à une muraille, en usage pendant l'année 1908. Le taux annuel pour cet appareil dans la cité de Montréal est de $55.000. Le taux de contrat à courte période, supputé d'après les mêmes principes, serait de $57.50.

Il est évident que, bien que la rédaction de la clause du tarif relative aux contrats à courte période permette l'interprétation qu'on prétend lui avoir été donnée, les prix demandés ne reposaient sur aucune base définie.

Pour corriger l'erreur commise par les représentants à Montréal et à divers autres endoits, la compagnie a, le 1er septembre 1907, fait paraître le supplément n° 1 C.C. E.C. 1435. On y lit que:—

"Le service d'un téléphone particulier, ou d'un appareil en commun pourra "être fourni, au mois, partout où il y aura des lignes de circuit disponibles. Le "coût sera supputé à raison de deux dixièmes du taux annuel pour le premier mois, "et d'un dixième du taux annuel pour chaque mois subséquent, outre le coût an-"nuel complet du surplus de distance, si le preneur réside en dehors des limites de "la ligne ordinaire de communication, le prix total ne devant pas être moins que "$10.00."

D'après ces termes du tarif, le coût de quatre mois de service d'un téléphone d'affaires, sur table, serait de $28.50, avec, en outre, le coût pour surplus de distance à $20.00 par mille, c'est-à-dire, une somme totale, $88.50.

Les représentants de la compagnie à Montréal ont étrangement laissé de côté la clause qui précède, et, étant habitués à appliquer le taux de courte période aux $60.00, ils ont continué de le faire durant 1908, bien que cela fût contraire non seulement aux indications données par la circulaire, mais aussi à l'interprétation que l'on prétend avoir été donnée par eux à la stipulation du tarif qui a été remplacé par la circulaire.

Le prix réclamé de $88.50 s'accorde maintenant avec les tarifs qui sont légalement en vigueur. Aucune contestation n'est soulevée à propos du coût du service. Il reste à examiner la question du prix demandé pour le surplus de distance parcourue par la ligne.

L'avocat de la Compagnie du Parc a bien qualifié de déraisonnable le prix demandé relativement au surplus de distance, en disant:—

"Le taux annuel de $20.00 par mille pour un fil de fer suspendu à des po-"teaux déjà en place me semble, à moi, joliment excessif." (Preuve, p. 899.)

Mais le point de savoir si le prix en question est en lui-même raisonnable ou non n'a pas été mis sur le tapis, aucune preuve n'ayant été faite pour l'y amener. L'avocat de la compagnie avait déjà déclaré qu'il ne s'agissait pas du prix du téléphone au taux annuel. (Preuve, p. 884.) Dans ce prix, le coût se rapportant au surplus de distance forme un élément constitutif. Le redressement qu'il demande est, en réalité:

"Que le principe du taux à courte période devrait s'appliquer même au prix "demandé pour le surplus de distance."......(Preuve, p. 808.)

Je ne vois pas que les arrangements relatifs au taux des contrats à courte période puissent raisonnablement être appliqués, par analogie, au prix exigé pour le surplus de distance. Les témoignages ont démontré que le service en question avait nécessité la pose de deux fils métalliques à partir du bureau de l'Est, près de l'encoignure de la rue Sainte-Catherine jusqu'au Parc Dominion, et l'entretien de ces deux fils durant toute l'année pour l'usage exclusif de la compagnie, puisqu'ils ne peuvent servir à personne autre après la fermeture du parc. Mais ce que les témoignages n'ont pas éclairci et ce qui paraît évident, étant donné qu'il ne s'agit pas ici d'un service téléphonique en commun, c'est qu'il y a deux fils métalliques pour chaque appareil, ou dix en tout, qu'on a dû installer et entretenir. Le coût de la longue distance est exigé pour un parcours de trois milles. Dans le cas de l'appareil téléphonique lui-même, le coût est couvert par le premier taux. Mais dans le cas des fils métalliques requis pour le surplus du parcours de la communication, les frais de leur entretien subsistent. Il est vrai que quatre de ces téléphones sont disjoints à la clôture de la saison, et que celui pour l'usage duquel on paie le taux annuel est maintenu en opération de façon à ce que le gardien puisse de temps à autre communiquer avec les bureaux de ville de la compagnie. Mais la disjonction de l'appareil téléphonique ne diminue en rien le coût de l'entretien des fils. Il est aussi établi que, en moyenne, les frais d'entretien pour une courte période ne sont pas moindres que pour une année entière. Dans ces conditions, si le genre d'affaires poursuivi par la Compagnie du Parc est tel qu'elle ne soit pas obligée de se servir, durant toute l'année, des circuits qui lui sont particuliers et qui sont maintenus pour son usage exclusif, je ne vois pas pourquoi une réduction serait faite quant à ce qui regarde le prix réclamé pour la longue distance.

AUGMENTATION DE GARANTIE SUR RECEVEUR AUTOMATIQUE.

Avant et durant l'année 1908, la Compagnie du Parc était obligée de garantir que les sommes versées s'élèveraient à pas moins de $15.00 par mois; 25 pour 100 des recettes en sus de ce montant devaient lui être payés. En vertu du uontrat passé entre la Compagnie du Parc et la Compagnie de Téléphone le 12 mai 1909, la première a été requise de garantir un minimum de recette de $22.00 par mois, et devait recevoir 25 pour 100 du surplus des recettes pour communications locales et dix pour cent pour communications à longue distance, non compris le service du messager. Au sujet de cette augmentation de la garantie exigée, la Compagnie du Parc déclare que les sommes déposées dans le receveur automatique en 1908

" ont été, en moyenne, d'environ $22.00 par mois durant la saison où le parc était " ouvert, et que notre compagnie a reçu 25 pour 100 des recettes en sus du mon- " tant de la garantie des $15.00; et cette augmentation arbitraire du montant " de la garantie est évidemment destinée à couvrir les recettes présumées du ser- " vice, basées sur celles de la dernière saison ".

La compagnie de téléphone répond comme suit:

" La raison de cette augmentation est que la garantie pour le receveur auto- " matique suit le prix de la location; et, comme le parc n'est ouvert que durant " quatre mois, la garantie de $22.00 par mois correspond à un loyer de $88.00 par

" année, de même que la première garantie de $15.00 par mois correspondait au " premier montant du loyer de $60.000 par année."

Il est nécessaire d'examiner à fond les allégations ci-dessus.

La loi des chemins de fer, paragraphe 29 de l'article 2, définit comme suit le prix exigé pour l'usage du téléphone:

" Le prix pour l'usage du téléphone comprend toute somme d'argent, taux " ou contribution exigé du public ou de toute personne pour l'usage d'un sys- " tème ou d'une ligne téléphonique, ou de toute partie d'iceux, ou pour la trans- " mission d'un message par le téléphone, ou pour la disposition et l'usage d'ins- " truments, lignes ou appareils téléphoniques, ou pour tout service accidentel se " rapportant au téléphone ".

Et la clause à laquelle il faut se conformer avant que les dites sommes, taux ou contributions soient exigibles, se trouve à la subdivision 2 du chapitre 4 de la loi modificatrice de 1908 (7-8 Edouard VII, chap. 61).

" La compagnie déposera devant la Commission des tarifs ou listes des..... " sommes exigées pour l'emploi du téléphone.....et la compagnie n'exigera et " n'aura droit d'exiger pour le dit téléphone aucune somme dont la déclaration " n'aura pas ainsi été faite et déposée..... ".

Pour que l'arrangement entre la Compagnie de Téléphone et la Compagnie du Parc se rapportât aux clauses concernant les taux, quant au téléphone à receveur automatique, il faudrait que la Compagnie du Parc se prévalût de l'une ou de l'autre des stipulations suivantes du paragraphe 29 de l'article 2, ou des deux à la fois:

" (a) Prix, taux ou contribution exigés du public ou de toute personne pour " l'usage d'un système ou d'une ligne téléphonique..... ".

" (b) ou pour la disposition et l'usage d'instruments téléphoniques..... ".

L'arrangement ne se rapporte nullement à la première de ces stipulations, car la compagnie n'est pas " le public ou toute personne " de qui l'on exige le paiement. Le receveur automatique n'est pas employé par la Compagnie du Parc, le service de ses communications téléphoniques étant fait au moyen des autres appareils dont nous avons déjà parlé. L'on ne saurait dire, non plus, que l'arrangement tombe dans les limites de la seconde stipulation, puisque " la disposition et l'usage " ne sont pas séparés mais combinés, ce qui indique que l'usage appartient à ceux pour qui la disposition a été faite.

On ne saurait, par conséquent, raisonnablement prétendre qu'aucun paiement soit fait par la Compagnie du Parc pour l'usage de ce receveur automatique. La Compagnie du Parc n'est intéressée dans le fonctionnement de cet appareil qu'en autant qu'elle y trouve, soit un avantage indirect pour ses affaires en permettant à ses clients de jouir de cette facilité de communication, soit un projet direct en participant aux bénéfices du receveur automatique. La véritable objection de la Compagnie du Parc est que, en vertu du nouvel arrangement, ses revenus dérivant du receveur automatique vont diminuer considérablement, s'ils ne sont pas même enlevés à net. Elle admet que, tout compte tiré. les recettes de l'appareil ont été, pour le moins, égales au montant de la garantie.

La question des conditions auxquelles la Cimpagnie du Parc permet l'établissement du receveur automatique chez elle dépend d'un arrangement contractuel qui échappe à la juridiction que nous avons relativement au coût du service téléphonique. Il est aussi évident que l'arrangement renfermant ces conditions ne tombe pas, non plus, par lui-même sous notre juridiction.

Il n'y a, dans l'arrangement entre la Compagnie de Téléphone et la Compagnie du Parc, rien qui indique le prix réclamé pour un message envoyé de l'appareil en

question. La Compagnie de Téléphone a déposé au bureau de la C. C. F. & C. 3 un "Tarif Régulier des Prix et Taux" dans lequel on trouve ce qui suit:

Bureaux d'échange de moins de mille abonnés..	5 cents.
Bureaux d'échange de mille abonnés et plus..	10 cents.

Il peut se faire que cela couvre la question des messages par appareil à receveur automatique, bien que le tarif ne le dise pas clairement. Le point n'ayant été ni soulevé ni discuté à l'audience, il n'est pas présentement à propos d'émettre d'ordonnance là-dessus. Mais la Compagnie du Téléphone devra, dans les quinze jours de la date du présent jugement, expliquer d'une manière complète à qui s'applique le tarif en question.

Pour les motifs énoncés ci-haut, je ne vois pas comment la Commission pourrait intervenir dans ce qui regarde le contrat entre la Compagnie du Parc et la Compagnie de Téléphone relativement au receveur automatique.

TÉLÉPHONE SUPPLÉMENTAIRE.

En vertu de son tarif, C. C. F. C. n° 1435, la Compagnie de Téléphone stipule en substance qu'un appareil supplémentaire L. D., de muraille ou portatif, pourra être fourni pour une période de trois mois ou moins, moyennant la somme de $5.00. Pour toute période plus longue le taux annuel doit être payé. Le taux annuel pour un appareil supplémentaire portatif, modèle dont se sert la Compagnie du Parc, est de $12.00. L'avocat de la requérante prétend que cet appareil supplémentaire n'étant en usage que durant quatre mois, on ne devrait réclamer qu'un tiers du taux annuel. Cette prétention n'est pas, selon moi, affirmativement établi. Il semble, en même temps, que les conditions se rapportant à ces services supplémentaires ressemblent assez à celles qui affectent les téléphones réguliers pour permettre l'application des taux à courte période. Il semble donc raisonnable de dire que le coût devrait être de deux dixièmes du taux annuel pour le premier mois, et d'un dixième du taux annuel pour chaque mois subséquent, avec minimum de $5.00. Cela fait la somme de $6.00 à payer pour quatre mois, au taux à courte période.

Le commissaire en chef Mabee appuie cette décision.

Les compagnies de chemin de fer *Niagara, St. Catharines & Toronto* et *Canada Southern* et *Toronto, Hamilton & Buffalo.*

La Compagnie de chemin de fer Niagara, Ste-Catherine et Toronto demande, en vertu des articles 167, 237 et 227 de la loi des chemins de fer, (*a*) l'approbation du tracé revisé de sa voie ferrée à travers certaines concessions dans le township de Crowland, comté de Welland, entre les bornes 11·53 et 13; (*b*) l'autorisation de construire certains passages à niveau dans le dit township; (*c*) la permission de traverser les voies des compagnies de chemins de fer Canada-Southern et Toronto, Hamilton et Buffalo.

Jugement, commissaire en chef Mabee, 18 mai 1910.

Le 3 février, une ordonnance a été rendue en cette affaire, accordant à la compagnie requérante la permission de traverser les voies ferrées des compagnies Canada-Southern et Toronto, Hamilton et Buffalo à l'endroit marqué "A" sur le plan déposé. Cette ordonnance fut rendue sur le rapport de l'ingénieur en chef de la Commission, qui avait inspecté la situation de la ligne et le point de croisement du chemin de fer Grand-Tronc et aussi certains chemins publics situés dans le voisinage. Des représentants des compagnies de chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo et Michigan-Central étaient présents lorsque l'inspection fut faite, bien que dans le moment aucune requête régulière n'avait été produite au bureau de la Commission pour demander la permission de traverser les lignes de ces dernières compagnies.

Agissant sur la foi du rapport de l'ingénieur, la Commission rendit l'ordonnance par inadvertance puisque à ce moment les réponses des deux dernières compagnies à la requête n'avaient pas été produites. Plus tard, lorsque l'irrégularité de la procédure fut remarquée, une audition fut ordonnée et eut lieu à Toronto le 22 mars, alors que la question fut expliquée au long par l'ingénieur en chef de la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central, M. Shearer, surintendant divisionnaire du Michigan-Central, et M. Adams, pour la Compagnie du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo.

La compagnie requérante a une carte de la route qu'elle suit à l'endroit en question, approuvée par le ministre des Chemins de fer et Canaux. Elle possède une charte pour la construction d'un chemin de fer de Ste-Catherine à Welland. Pour relier ces deux points elle doit passer par l'endroit en question. Il est convenu et admis que, s'il doit y avoir passage à niveau, le point "A" qui apparaît sur le plan est le seul endroit où il est possible de pratiquer la dite traversée. Il est aussi admis qu'il est impossible pour la compagnie requérante de faire passer sa ligne en dessous des deux autres lignes, à cause de la proximité du canal Welland. La compagnie requérante doit alors ou traverser à niveau ou au moyen d'un pont à haut niveau.

Depuis l'audition, j'ai examiné avec soin tout ce qui a été présenté devant la Commission, et j'ai discuté l'affaire longuement avec notre ingénieur en chef. J'ai aussi examiné avec lui tous les points mentionnés dans la lettre en date du 23 mars, que m'a adressée M. Webb, ingénieur en chef de la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central; et bien que, pour ce qui me concerne, ce soit à contre-cœur que je consens à une traversée à niveau, je suis forcé d'agir ainsi parce que je me suis rendu compte qu'un pont à haut niveau n'est pas praticable, non seulement à cause de la dépense, mais à cause de la pente de deux pour cent qu'il faudrait donner à la voie de la compagnie requérante pour la faire passer au-dessus des autres voies au moyen d'un pont.

M. Mountain m'assure que le point débattu dans la lettre ci-dessus mentionnée de M. Webb, relativement à la disposition d'un appareil de demi-enclenchement dans les limites d'un système complet d'enclenchement n'a aucune application ici, car il ne se propose pas de placer un demi-enclenchement sur les lignes du chemin de fer électrique. Il m'assure aussi qu'il ne sera pas nécessaire d'établir un outillage électrique, mais que tout ce système d'enclenchement peut être mécaniquement mis en fonctionnement par l'homme qui se tient dans la tour, de l'endroit même où elle est actuellement. Il m'assure, de plus, que tout délai ou inconvénient qui sera occasionné par ce système de passage sera supporté par la compagnie requérante, et non par l'un ou l'autre des chemins de fer à vapeur. L'homme de la tour sera à l'emploi des chemins à vapeur, et l'appareil d'enclenchement sera entièrement sous sa garde, et l'établissement de ce passage à niveau ne devrait être la source d'aucun danger particulier pour le public.

A l'audition, M. Shearer a soulevé le point que la compagnie requérante réclamerait sérieusement contre les délais que ses voitures auront à subir, et que, moins de trois mois après l'établissement du passage, elle protesterait contre tout délai occasionné par les trains à vapeur et adresserait des plaintes à la Commission.

Je consens à la construction de ce passage à niveau sur la foi que tout inconvénient qui pourra surgir devra être supporté par le chemin de fer électrique, car notre ingénieur en chef me donne l'assurance qu'il doit en être ainsi.

La question a été prise en considération comme si l'ordonnance du 3 février n'avait pas été rendue, et, d'après les renseignements que j'ai pu recueillir sur la question, il me semble qu'il n'y a rien autre chose à faire que de permettre à la compagnie requérante de construire le passage suivant les termes mêmes de l'ordonnance du 3 février. La quatrième clause, toutefois, doit être changée de façon à ce que la compagnie requérante soit tenue de soumettre des plans détaillés des travaux aux deux compagnies de chemin de fer à vapeur, ainsi qu'à la Commission pour être approuvés par l'ingénieur en chef.

La question du coût du matériel supplémentaire d'enclenchement est réservée, de même que celle des frais occasionnés par son fonctionnement, jusqu'à ce que les plans détaillés soient approuvés, de façon à ce que la Commission puisse se rendre compte du surcroît de dépense que devra occasionner ce passage à niveau, non seulement pour la construction des appareils, mais pour leur mise en fonctionnement. La meilleure procédure à suivre est de rescinder l'ordonnance du 3 février et d'en préparer une nouvelle portant la date du 22 mars, jour de l'audition, avec les amendements ci-dessus indiqués, et donnant acte aussi de la présence de l'avocat des compagnies de chemins de fer à vapeur.

Chambre de Commerce de Winnipeg *vs* les Compagnies de Télégraphe.

La Chambre de Commerce de Winnipeg et la Halle aux Blés de Winnipeg ont porté plainte contre les compagnies de télégraphe à propos du tarif des messages dans les limites ou en dehors de la cité de Winnipeg.

Jugement, sous-commissaire en chef Scott, 11 juin 1910.

A la session de la Commission en la cité de Winnipeg, commencée le 12 mai 1910, les requérants en cette cause se sont plaints que les taux exigés par les compagnies de télégraphe, en vertu de l'autorité de la Commission, pour la transmission des messages dans les limites ou en dehors de Winnipeg, étaient déraisonnables, excessifs, sans uniformité, et qu'en certains cas ils avaient été récemment augmentés. Les requérants n'étaient pas prêts à faire aucune accusation formelle et ne voulaient pas, non plus, entreprendre des travaux d'enquête pour savoir si les taux pour la transmission des messages télégraphiques dans les limites ou en dehors de Winnipeg sont raisonnables ou non, bien que l'occasion de le faire leur eût été offerte. L'avocat des requérants ne voulut pas faire autre chose que demander une enquête générale par la Commission sur tous les tarifs des compagnies de télégraphe, de même que celle qui a été faite à propos des taux exigés par les compagnies de téléphone et les compagnies de messageries. Les compagnies de télégraphe se sont opposées à la demande d'une enquête générale et ont prétendu que des accusations formelles d'irrégularité dans les taux et de préférence injuste devaient être formulées par les requérants. Les tarifs des compagnies de télégraphe n'ont été que récemment mis sous la juridiction de la Commission, et, depuis lors, il n'a été fait, sur la question des taux des compagnies de télégraphe, aucune autre enquête que celles relatives à la transmission des messages aux journaux, lesquelles sont actuellement devant la Commission. Il a été fait beaucoup de travail et beaucoup de temps a été consacré aux enquêtes générales au sujet des taux des compagnies de téléphone et de messageries, qui ont eu lieu il y a quelque temps; mais aucune n'est encore terminée. D'après l'expérience qu'elle a acquise dans ces cas-là, la Commission n'est pas en faveur des enquêtes générales, qui ont une tendance à devenir embarrassantes et peu satisfaisantes ordinairement. Néanmoins, je suis d'avis qu'une enquête dirigée sur quelques tarifs en particulier des compagnies de télégraphe sera dans l'intérêt du public et aidera les commissaires à traiter ces questions de tarifs de télégraphe dans l'avenir.

Lorsque cette affaire est venue devant la Commission, lors de sa dernière session à Winnipeg, nous avons déclaré qu'une enquête devait avoir lieu sur les taux exigés pour la transmission des messages dans les limites et en dehors de Winnipeg; mais nous avons réservé notre décision quant à ce qui touche la manière dont cette enquête serait faite. Je suis maintenant d'avis qu'il devrait se faire, à la prochaine réunion de la Commission, à Winnipeg, une enquête sur le bien-fondé des réclamations des compagnies de télégraphe entre certains points d'Ontario et de Québec et Winnipeg, et entre Winnipeg et certains points dans le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique.

Demande a été faite à la Commission par la Compagnie du chemin de fer Pacique-Canadien et la Compagnie de télégraphe Great-North-Western, pour faire approuver leurs tarifs en vertu du paragraphe 2 de l'article 4, chapitre 61, des statuts de 1908; mais ces tarifs n'ont jamais été approuvés. Dans ces circonstances, la Com-

mission n'ayant pas présentement l'intention de tenir aucune enquête générale au sujet des tarifs des compagnies de télégraphe, je crois qu'il devrait être demandé à celles de ces compagnies qui font affaire à Winnipeg de démontrer que leurs tarifs de transmission de messages en ville et en dehors de la ville sont justes et raisonnables, de façon à ce qu'à la réunion de septembre la charge de convaincre la Commission que ces tarifs devraient être approuvés repose sur les compagnies de télégraphe.

Si les requérants désirent faire contre-partie aux prétentions des compagnies de télégraphe, ils seront entendus.

M. le commissaire Mills partage la même opinion.

La question de l'approbation à donner à ces tarifs de compagnies de télégraphe a été étudiée à une séance de la Commission tenue à Winnipeg le 23 septembre 1910. Une autre enquête générale concernant les tarifs des compagnies de télégraphe et le règlement de la question des formules à être employées par les mêmes compagnies aura lieu à Toronto le 24 avril 1911.

DESILETS *VS* LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC.

Le requérant, Thaddée Desilets, de la paroisse de Saint-Célestin, dans le comté de Nicolet, province de Québec, a demandé, en vertu des articles 252 et 253 de la loi des chemins de fer, une ordonnance enjoignant à la compagnie intimée de construire et maintenir un passage à niveau convenable à l'endroit où son chemin de fer traverse la propriété du requérant.

Jugement, le commissaire en chef Mabee, 13 juillet 1910.

Nonobstant la clause de l'acte mentionnée par M. Beckett, laquelle clause, soit dit en passant, n'est ni claire ni définie, la Commission a les pouvoirs nécessaires pour accorder la requête, s'il semble à propos que le requérant obtienne le passage à niveau qui en fait l'objet. Au point où en sont les choses, la propriété du requérant se trouve coupée en deux, et celui-ci ne peut avoir accès à la partie qui est au sud de la voie ferrée. Il est vrai que cet inconvénient provient de ce que le requérant a cédé à son fils la partie de sa terre où se trouve le premier passage à niveau. La partie ainsi cédée comprend cinquante-six arpents, celle qui reste est de 60 arpents, et c'est afin d'y avoir accès que le passage à niveau est demandé. D'une façon le requérant est entièrement à blâmer; il avait un passage et il l'a cédé à un autre, ne gardant pour lui-même qu'une partie de la propriété traversée par le chemin de fer. La compagnie intimée ne saurait être blâmée à cause de ce qui est arrivé, et l'on ne peut s'attendre à ce que les compagnies de chemins de fer construisent des passages à niveau sur toutes les lisières de terrain qu'elles traversent, de quelque largeur que soient ces lisières. Néanmoins, dans le présent cas, la partie de terrain retenue par le propriétaire étant assez importante, je crois qu'il est à propos qu'un passage soit construit à un endroit convenable.

On nous a demandé de définir la plus petite largeur que doit avoir un terrain pour qu'il puisse être ordonné d'y construire un passage à niveau. Il est impossible de le dire. La décision dans chacun des cas ne peut dépendre que des faits mêmes qui sont exposés.

Ordonnance pour la construction et l'entretien du passage à niveau aux frais du requérant. Si les parties ne peuvent s'entendre sur le choix de l'endroit où doit être le passage, l'ingénieur en chef sera chargé de le déterminr lui-même.

LA SOCIETE AGRICOLE BIRTLE DU MANITOBA

VS.

LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET GRAND-TRONC.

La société agricole de Birtle a porté plainte devant la Commission contre une augmentation des taux pour le transport du blé à divers points sur l'embranchement Yorkton du chemin de fer Pacifique-Canadien et contre les taux excessifs pour le trans-

port du blé à certains points sur la ligne du Grand-Tronc-Pacifique, et elle a demandé qu'une ordonnance soit rendue enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Pacifique de nommer et de garder en permanence un agent à Kelloe sur son embranchement de Yorkton.

Jugement, le sous-commissaire ne chef Scott, 30 juillet 1910.

Cette cause a été entendue aux séances de la Commission à Winnipeg, les 12 et 13 mai 1910; et, après l'examen des témoignages rendus, l'exposé du litige par le représentant de la société plaignante, les déclarations et explications par les représentants de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, et le rapport du surintendant du trafic au service de la Commission, nous sommes d'avis que la dite compagnie de chemin de fer n'a pas réussi à justifier l'augmentation de taux survenue le 15 juin 1908; et, pour ce motif, notre jugement est que le taux de 16 cents dont on se plaint soit mis de côté et le premier taux de 15 cents rétabli, pour le transport depuis Harroby, Millwood, Binscarth, Foxwarren et Birtle jusqu'à Fort-William et Port-Arthur.

La ligne du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique de Winnipeg à Port-William ou Port-Arthur n'est pas encore ouverte au trafic. Ce qu'elle apporte d'Una et d'autres points doit être transbordé sur les trains du Canadian-Northern ou du Pacifique-Canadien à Winnipeg. Nous sommes alors d'avis que cette partie de la plainte soit suspendue jusqu'à ce que la ligne d'Una à Fort-William ou Port-Arthur soit régulièrement ouverte au trafic, époque à laquelle la société plaignante pourra la remettre devant nous.

Après enquête sur la somme du trafic et les profits qu'il rapporte à Kelloe, la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien a donné instruction de nommer un agent permanent à cet endroit (voir lettre de M. E. W. Beatty, en date du 7 juin 1910); ainsi, il n'y a donc rien autre chose à faire quant à cette partie de la plainte.

M. le commissaire Mills est de la même opinion.

"EUREKA COAL AND BRICK COMPANY."

vs.

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

La plaignante allègue que des injustices sont commises dans l'application des taux pour le transport de la houille d'Estevan, et qu'il y en a aussi au sujet des frais de garage de la houille à Estevan, certaines préférences étant accordées à des expéditeurs de Roche-Percée et de Bienfait; et elle demande qu'une ordonnance soit rendue réduisant le taux du transport de la houille de Roche-Percée à tous les points à l'est sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien, au chiffre de celui qui est demandé pour le même transport de Bienfait à tous les points à l'Est sur la dite ligne de chemin de fer, et aussi une ordonnance abolissant les frais de garage de $2.00 par wagon actuellement exigés de la dite *Roche-Percée Coal Mining Company,* et décrétant le remboursement de toutes les surtaxes déjà payées par la requérante.

Jugement, par M. le commissaire McLean, 11 août 1910.

A la session de la Commission à Régina en février 1909, la demande de la *Eureka Coal & Brick Co.*, d'Estevan, a été entendue. Certaines recommandations se rapportant à la cause ont été subséquemment faites par le surintendant du trafic au service de la Commission. La *Western Dominion Colleries Company,* Bienfait, n'avait pas été appelée à prendre part à la requête. Après un autre examen de la cause la Commission en est venue à la décision que, puisque les intérêts de la *Western Dominion Company,* ainsi que d'autres compagnies non représentées à l'assemblée de Régina, se trouvent également affectés, l'audition de la cause devait être remise jusqu'à ce

que toutes les compagnie intéressées dans la demande y figurassent comme parties. Plus tard, à la demande de la *Roche Percée Coal Mining Company, Limited*, la cause a été examinée plus à fond à la session de Winnipeg en novembre 1909, alors que la *Western Dominion Colleries Co.* et la *Eureka Coal & Brick Co.* furent représentées par conseil.

En référant à la carte ci-jointe on verra que les terrains houillers de Bienfait, Estevan, Roche-Percée et Pinto sont situés sur les lignes ou dans le voisinage immédiat des lignes du chemin de fer Pacifique-Canadien dans la région que traverse la vallée de la rivière Souris; Estevan est situé sur le tronçon Portal du chemin de fer Pacifique-Canadien au point de raccordement avec le tronçon d'Estevan. Le tronçon Portal va de la frontière internationale à Portal jusqu'à Pasqua; et le tronçon Estevan se dirige vers l'est d'Estevan jusqu'à Kemway, sur la ligne mère près de Brandon; Bienfait est sur le tronçon Estevan, et c'est le point d'expédition des compagnies houillères Western-Dominion et Manitoba et Saskatchewan. Entre Estevan et Portal il y a encore deux autres points d'expédition pour la houille, Roche-Percée et Pinto.

Bienfait se trouve à 8.61 milles à l'est d'Estevan, tandis que Roche-Percée et Pinto sont respectivement à 10·23 milles et 14.98 au sud-est d'Estevan. Bien que la distance par chemin de fer de Roche-Percée à Bienfait soit de 18·84 milles, elle n'est, à vol d'oiseau, que d'environ trois milles.

D'après les distances qui sont données et la situation générale indiquée sur la carte, il semblerait, au premier abord, qu'un tarif commun devrait s'appliquer à toute la région. Bien que nous n'ayons pas de données sur la direction que prennent de tous les points les expéditions de houille, il semble que le mouvement se dirige en grande partie vers l'est. Il a été dit dans les témoignages que 77 pour 100 de la production de Roche-Percée et 70 pour 100 de celle d'Estevan allaient vers l'est.

Le tarif, de Bienfait, en allant vers l'est, est de 10 cents par tonne de moins que d'Estevan et des autres points sur le tronçon Portal qui se trouvent intérressés dans les requêtes déposées devant nous. Les tarifs de transport de la houille de Pinto, Roche-Percée et Estevan sont combinés pour l'est comme pour l'ouest; et Bienfait jouit d'une préférence de 10 cents pour son trafic de l'est, tout en appartenant au même groupe qu'Estevan pour le trafic de l'ouest. Estevan ne se plaint pas absolument de la préférence accordée à Bienfait, mais il prétend qu'une préférence semblable devrait exister pour lui sur ce qu'il expédie à l'est. Roche-Percée aussi prétend que l'on devrait lui appliquer, pour ses envois à l'est, le même tarif qui est accordé à Bienfait.

Avant 1905, tous les points intéressés dans les demandes qui nous sont présentées formaient un même groupe, pour l'est et pour l'ouest, et étaient tarifés en conséquence, à l'époque où la *Western Dominion Colliery Co.* n'avait accès à sa houillère qu'en se creusant un chemin de la vallée au bord de la rivière, la houille étant expédiée de la station de Roche-Percée. La mine de Roche-Percée est située à environ trois quarts de mille de la station de Roche-Percée, et la mine de la *Western Dominion* à environ deux milles plus loin.

En 1905, une réduction de 10 cents ayant été faite sur le taux du transport à l'est, la *Western Dominion Company* abandonna le systême qu'elle suivait pour parvenir à sa mine et ouvrit un puits dans la prairie même. En vertu de cet arrangement la *Colliery Company* entreprit de construire sa propre voie de communication depuis le puits jusqu'à la station de Bienfait, distance d'environ quatre milles, à fournir sa propre locomotive et l'équipe d'hommes nécessaires pour la traction des chargements à Bienfait, à peser ses wagons, épargnant à la compagnie de chemin de fer le coût du pesage, et à faire la livraison de la houille à la station de Bienfait. Il est, de plus, à remarquer que par cet arrangement la compagnie se libérait de la traction des chargements sur une distance approximative de 19 milles à partir de Roche-Percée.

Comme il a été dit, Estevan ne fait pas absolument objection à ce que Bienfait jouisse d'un tarif de préférence. Cependant Roche-Percée s'oppose sérieusement à

cela, et c'est un point qui demande considération. A l'audience, un représentant de la Compagnie de Roche-Percée a signalé le fait que la mine de Roche-Percée n'était qu'à une courte distance de celle de la *Western Dominion Co.;* mais le point à considérer n'est pas tant la situation géographique de ces mines ni la distance qui les sépare à vol d'oiceau, que les particularités de leur situation au point de vue de la facilité du transport. Le fait que toutes deux expédiaient autrefois leurs produits de la même station n'a aucun rapport à la question à débattre; ce qu'il reste à considérer, c'est la situation des deux endroits pour ce qui regarde la commodité du transport, ces endroits étant, comme il a déjà été dit, situés à environ dix-neuf milles l'un de l'autre.

De plus, les circonstances particulières dans lesquelles se trouve Bienfait, où des travaux d'exploitation privée sont faits de façon à épargner à la compagnie de chemin de fer certains frais de traction, laissent voir, d'après le dossier qui est devant nous, que la différence des 10 cents n'est pas excessive.

La demande d'Estevan a rapport au mouvement dans la direction de l'ouest. L'avocat de la *Eureka Coal & Brick Co.* a pensé que non seulement Estevan devrait jouir, pour ses envois à l'ouest, du même tarif préférentiel que Bienfait pour les siens à l'est, mais que les taux de Roche-Percée et Pinto devraient être plus élevés que ceux d'Estevan. Il n'y a devant nous rien qui établisse suffisamment que le système actuel de tarif par groupe occasionne une préférence injuste et préjudiciable à Estevan, La question des tarifs par groupe a été beaucoup débattue non seulement par la Commission, mais par d'autres corps s'occupant de régularisation de tarifs, et, d'après les décisions qui ont été prises, de même que d'après ce qui est déposé devant nous, il n'apparaît pas que la compagnie de chemin de fer ait, à l'endroit de Roche-Percée ou Pinto, abusé du droit qu'il lui est permis d'exercer relativement à la tarification par groupe.

Pour ce qui regarde la situation de la *Western Dominion Company,* nous n'avons pas à considérer si des droits acquis ont été créés en vertu d'un arrangement, mais à envisager les conditions de transport par elles-mêmes. Si la *Western Dominion* établissait maintenant son matériel près de Bienfait, disons, sans qu'il y eût aucun arrangement l'obligeant à faire son propre garage ou tout autre service, comme ceux qu'elle a entrepris de faire, cela semblerait être *prima facie* plus qu'une raison pour que la compagnie fût comprise dans le groupe d'Estevan. Non seulement les conditions du parcours en commun, mais aussi celles de la concurrence sur les marchés ordinaires pèseraient dans le même sens. Si, par exemple, il est à propos de conserver, dans le groupe d'Estevan, Roche-Percée, qui est à 10.23 milles d'Estevan, n'est-il pas raisonnable de faire la même chose pour Bienfait, qui est à une distance de 8·61 milles? Il faut aussi se rappeler l'arrangement par lequel on s'était formé en groupe, et qui existait alors que la *Western Dominion Co.* et la *Roche-Percée Co.* faisaient leurs expéditions de la même station. Puis il y a encore la question des rampes entre Roche-Percée et Estevan, et entre Bienfait et Estevan, qui pourrait être considérée comme étant en faveur de Bienfait. En vue du principe établi dans les décisions prises au sujet de tarifs par groupement, il semblerait y avoir une forte présomption en faveur du classement d'Estevan dans le même groupe où se trouve Estevan, présomption qui n'a pas été combattue.

Quel effet la préférence accordée à Bienfait a-t-elle sur la situation? Il a déjà été dit que cette préférence se rapportant aux expéditions à l'est surgit de certaines conditions spéciales. En l'absence de conditions semblables dans le cas d'Estevan, je suis d'avis que la demande de la *Eureka Coal & Brick Company* ne doit pas être accordée.

Les différents points des deux plaintes formulées au sujet du garage se rapportent pareillement les uns aux autres. A l'audition en février 1909 il a été établi que la *Eureka Coal & Brick Company,* dont la voie de service a 5,214 pieds de longueur, avait payé pour frais de garage $2, montant qui fut augmenté à $3, et subséquemment

remis à $2, taux actuellement payé. A la date du 5 août 1908, M. Paterson, gérant de la *Eureka Coal & Brick Company,* a déclaré dans une lettre actuellement entre les mains de la Commission, que le taux de $2 était tout à fait raisonnable. A l'audition il a été dit, et par la suite il a été définitivement établi, qu'il n'y avait pas de frais de garage à Bienfait parce que le service était fait par la *Colliery Co.* elle-même. A Pinto les mineurs faisaient la livraison de leurs chargements au dépôt du chemin de fer. Il n'a été fait, en février 1909, aucune preuve précise au sujet de l'exacte situation à Roche-Percée.

"Je recommanderais que le prix de $2.00 par wagon exigé par la compagnie "de chemin de fer pour le garage de la houille et de la brique provenant de la "mine et de la briqueterie de la *Eureka Coal & Brick Co.,* au dépôt d'Estevan, "fût approuvé, pourvu que la traction à partir de la mine jusqu'aux stations "de chemin de fer de la compagnie à Bienfait et Roche-Percée fût faite et payée "par les compagnies minières de ces endroits; mais que, si la compagnie de che-"min de fer faisait à ses propres frais le garage à Bienfait ou Roche-Percée, la "compagnie fit la même chose pour Estevan."

Le dossier étant incomplet sur cette question comme sur celle du tarif, comme il a déjà été dit, il n'a été rendu aucune ordonnance.

A la session de Winnipeg en novembre 1909, l'avocat de la *Roche Percée Coal Co.* a attiré l'attention sur le fait que les $2 de frais de garage avaient été imposés à Roche-Percée, où l'on n'avait autrefois rien à payer pour cela. M. Peters, parlant au nom de la compagnie de chemin de fer, a aussi déclaré qu'il n'y avait jamais eu de frais de garage à payer à Roche-Percée. Un plan diagramme donne la longueur de la voie de garage à Roche-Percée comme étant de 5281 pieds. Les voies de garage à Estevan et Roche-Percée sont, a-t-on déclaré, à peu près de même longueur; les pentes sur les deux voies sont les mêmes.

La situation, telle qu'elle a été définie aux audiences devant la Commission est que, à Bienfait, le travail est fait par la *Coal Mining Co.,* à ses propres frais; à Estevan et Roche-Percée les voies de service, construites sur le principe ordinaire des voies d'évitement, sont exploitées par la compagnie de chemin de fer, et, bien que l'on ait réclamé des frais de garage à Estevan, ce n'est que récemment qu'on en a fait payer à Roche-Percée, alors que la même demande a été faite aux deux points entre Estevan et Roche-Percée. Il appert, conséquemment, que jusqu'ici un service que l'on faisait payer à Estevan a été, dans des circonstances à peu près analogues, fait gratuitement à Roche-Percée

A la session de Winnipeg, M. Eaton, parlant au nom de la *Roche Percée Co.,* a allégué que, lorsque la préférence des 10 c a été accordée à la *Western Dominion Co.,* il fût entendu entre celle-là et la compagnie de chemin de fer qu'il n'y aurait pas de frais de garage à payer en sus du tarif préférentiel. Rien de tout cela ne fut mis par écrit; dans les témoignages rendus devant la commission par les représentants de la compagnie minière il n'y a aucune preuve de l'existence d'une entente mutuelle que la Commission pourrait être dans le cas de faire respecter.

Il n'a pas été démontré devant la Commission pourquoi Roche-Percée a eu, tout d'abord, le service de garage gratuitement. Tout étrange que cela soit, il semblerait, d'après la preuve faite par la compagnie de chemin de fer, que cette dernière ignorait ce qui se passait. D'après le témoignage qu'il a rendu devant la Commission à Régina, M. Lanigan était sous la fausse impression que la compagnie minière faisait elle-même la livraison de ses produits à la station de Roche-Percée; dans le témoignage qu'il a donné à Winnipeg, il a déclaré: (Preuve, vol. 94, page 12584-5.)

"Nous faisions affaires là sans savoir qu'il s'y trouvait une voie d'évitement. "J'ai passé par Roche-Percée et je savais que la *Roche Percée Mining Co.* y avait "une courte voie de service; mais jusqu'à ce que le bail fût parvenu à mon bureau

"j'ignorais qu'il se trouvât là une voie d'évitement d'une longueur appréciable. "L'autre compagnie, alors la *Souris Mining Company,* faisait elle-même son "propre garage."

Quelle que soit la raison pour laquelle le garage à Roche-Percée a été fait autrefois gratuitement, la situation actuelle est celle-ci: Estevan et Roche-Percée sont des voisins qui se font concurrence, et, sur la question des facilités de garage, ils sont à peu près dans la même condition.

Le prix de $2, reconnu par la *Eureka Coal & Brick Co.,* comme étant raisonnable, a été demandé pour faire à Estevan un service qui, jusqu'à ces derniers temps, a été accompli gratuitement à Roche-Percée: le service ainsi fait gratuitement constituait une préférence injuste, suivant les dispositions de la loi. Je suis, par conséquent, d'avis que la demande à Roche-Percée du même montant de frais de garage qu'à Estevan n'est pas hors de raison.

Le commissaire en chef Mabee et le sous-commissaire en chef Scott partagent la même opinion.

LIGNES DE RACCORDEMENT A ST. MARY.

La ville de St-Mary a fait la demande d'une ordonnance pour recommander aux compagnie des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien de construire des voies de raccordement à la traversée de St-Mary.

Jugement, le commissaire en chef Mabee, 13 janvier 1911.

M. Hardwell et M. Brown sont tous deux d'avis, après un examen sérieux des lieux par ce dernier, qu'il se fait à St. Mary amplement de trafic pour autoriser la Commission à réclamer des compagnies la construction de voies de raccordement. M. Nixon, M. Mountain et M. Simmons sont tous d'avis que ces travaux devraient se faire près de l'établissement de MM. Maxwell, et non pas à la carrière Horseshoe. Conformément à l'avis de ces messieurs, la Commission n'hésite pas à demander que les dits travaux soient faits à l'endroit Maxwell.

Il va sans dire que cela va peser plus lourdement sur le Pacifique-Canadien, mais le seul fait que " l'embranchement de la carrière Horseshoe n'est pas ouvert durant tout l'hiver et que l'embranchement Maxwell l'est" rend impossible l'établissement de la voie de raccordement au premier de ces deux endroits.

L'endroit proposé est situé sur la propriété du Grand-Tronc, et comme cette compagnie retirera la plus grande partie du bénéfice de ce raccordement, il nous est recommandé qu'elle en paie les frais. à l'exception de ceux de raccordement entre la voie industrielle du Pacifique-Canadien et la ligne de raccordement.

L'ordonnance est, en conséquence, que la Compagnie du Grand-Tronc construise, à ses propres frais, la voie de raccordement à l'endroit désigné sur le plan déposé devant nous; que la Compagnie du Pacifique-Canadien fasse, à ses propres frais, le raccordement entre sa voie industrielle et la voie prise en commun; les travaux devant être complétés et les facilités de transport prêtes et ouvertes au trafic le ou avant le 15 mai 1911.

Chaque compagnie devra pourvoir à l'entretien des travaux qu'elle aura faits, toute divergence d'opinion entre les compagnies au sujet de la construction ou autre chose devant être réglée par l'ingénieur de la Commission.

Le sous-commissaire en chef Scott et le commissaire McLean partagent la même opinion.

RE VOIES DE RACCORDEMENT—ORDONNANCE GENERALE N° 4988.

Les faits sont complètement définis dans le jugement prononcé par le sous-commissaire en chef.

Jugement—Le sous-commissaire en chef Scott, 26 novembre 1910.

Par leur requête datée le 4 mars 1910, les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc, et *Montreal Terminal* demandent à la Commission une ordonnance définissant les stipulations de l'ordonnance de la Commission portant le numéro 4988 et connu sous le nom d'ordonnance générale concernant les voies de raccordement, en date du 8ème jour de juillet 1908.

L'avocat des requérantes et les représentants de la Chambre de Commerce de Montréal et de l'Association des Manufacturiers Canadiens ont été entendus, aux séances sur la question du trafic, le 22 juin dernier.

Le but en vue dans la demande d'une ordonnance générale concernant les voies de raccordement est de rendre, en vertu des pouvoirs conférés à la Commission, le coût des raccordements uniformes sur tous les chemins de fer, quelle que soit l'étendue du mouvement (pourvu qu'il ne dépasse pas la limite mentionnée dans l'ordonnance), ou le temps ou le travail requis pour leur exécution. L'ordonnance fait connaître aux expéditeurs et aux compagnies de chemins de fer la définition exacte du service de raccordement et ce qu'il doit coûter à l'expéditeur ou au consignataire. A certains endroits, à cause des conditions locales, les stipulations de l'ordonnance ne sont pas aussi avantageuses pour les compagnies de chemins de fer qu'elles le sont pour d'autres, et dans certains cas une compagnie de chemin de fer peut ainsi faire plus de travail qu'une autre pour gagner le salaire; mais ces conditions particulières peuvent, jusqu'à un certain point être inévitables dans l'application d'une ordonnance générale devant s'appesentir partout; et il y a dans le fonctionnement d'une telle ordonnance une réciprocité qui devrait égaliser les choses pour tous les chemins de fer.

Mais en faisant cette ordonnance, l'intention de la Commission a été principalement d'agir dans l'intérêt du public en établissant un tarif uniforme et les conditions du service se rapportant aux raccordements. Ceci est parfaitement défini par l'ex-commissaire en chef Killam dans son jugement rendu à London, où il est dit:—

" Avec les progrès que font les travaux d'invention, de nouvelles entreprises " viennent continuellement en supplanter d'autres ou leur nuire, au détriment ou " à la ruine de ceux qui sont intéressés dans celles-ci. Les chemins de fer ont non " seulement nui directement de cette manière aux anciens modes de transport, " mais ils ont aussi contribué à la création de localités ou d'entreprises particu- " lières qui en ont ruiné d'autres. Le but de la loi n'a jamais été d'accorder des " compensations pour les pertes qui sont ainsi occasionnées, Lorsque la législa- " ture a autorisé la construction de nouvelles lignes de chemin de fer en concur- " rence avec celles qui existaient déjà, elle n'a pas fait cela dans l'intention de " favoriser les promoteurs des nouvelles lignes ni de nuire aux personnes intéres- " sées, mais uniquement pour l'avantage du public.

" Les dispositions de la loi des chemins de fer, qui exigent que les compagnies " de chemins de fer fassent ainsi entre elles l'échange du trafic à des points de " raccordement, ont été mises là, non pas dans le but de favoriser une compagnie " de chemin de fer au détriment d'une autre, mais uniquement dans l'intérêt du " public. La loi ne reconnaît rien du côté indirectement profitable des affaires " d'une compagnie de chemin de fer ainsi lésée, pour laquelle une autre compa- " gnie serait appelée à faire compensation. A mon avis la division, entre les com- " pagnies de chemins de fer, des tarifs communs, pour le trafic ainsi échangé, " devrait être faite d'après le principe qu'une compensation raisonnable sera accor- " dée pour les services et les facilités fournis par les compagnies en proportion de " la somme particulière de trafic ainsi échangée, et non pas d'après le chiffre " d'affaires d'une compagnie ou l'autre à des endroits particuliers, ou les avanta- " ges qu'elles peuvent s'offrir l'une à l'autre, ou la comparaison entre la perte que " l'une subira probablement avec le gain que fera probablement l'autre en fournis- " sant les facilités que la loi exige."

D'après ce qui précède, je crois qu'il est absolument clair qu'une ordonnance telle que celle qui est devant nous, applicable à pratiquement tous les points d'échange et tous les chemins sous notre juridiction, doit renfermer des stipulations arbitraires dont l'application peut sembler plus facile dans certains endroits que dans d'autres, mais qui, cependant, doivent être mises en vigueur sur tous les points et de la même manière.

La partie de l'ordonnance dont l'explication a été particulièrement demandée par les requérants est la stipulation qui rend l'ordonnance applicable à tout mouvement de raccordement n'excédant pas quatre milles de distance du point d'échange le plus rapproché. Aux termes de la requête, on demande à la Commission " d'expliquer si, oui ou non, le terme ' raccordement ' employé dans l'ordonnance, comprend le transport des marchandises d'un point en dehors à un point en dedans des limites d'un terminus, nécessitent le transport de marchandises d'un point du raccordement qui est une station à un terminus situé à pas plus de quatre milles de distance "; en d'autres mots, on lui demande de dire que ce qu'elle entend par rayon de raccordement de quatre milles dans un endroit peut être réduit à un rayon d'un ou deux milles dans un autre endroit. Cela aurait pour effet de détruire les principes d'égalité de l'ordonnance et donnerait lieu à des préférences injustes. L'ordonnance veut dire absolument ce qu'elle dit: " quatre milles du point d'échange le plus rapproché ", et je ne vois pas que la Commission ait jamais eu l'intention de mettre une limitation quelconque à cette stipulation des quatre milles, et je ne crois pas qu'il serait sage de la part de la Commission de le faire maintenant.

Apparemment, quelques-unes des compagnies visées par l'ordonnance ne se sont pas conformées à ce qui y est décrété, et elles ont exigé pour leurs services de plus forts montants que ceux auxquels elles avaient droit. En pareils cas, les tribunaux sont un moyen d'obtenir redressement. La véritable signification de l'ordonnance, au sujet de la limite des quatre milles de distance, a été donnée d'une manière claire aux compagnies dans la lettre circulaire n° 45, émise par ordre de la Commission le 21 janvier dernier. Cette circulaire dit:—

> " Le maximum de la distance du raccordement n'est pas spécifiquement donné, "et il faut lire, comme il a déjà été dit, "toute distance n'excédant pas quatre " milles.........du point d'échange le plus rapproché ", sans égard à la situation " elle-même du point d'échange ni aux limites de la station, ni à aucunes autres " limites ".

Telle est la signification de l'ordonnance. Et, comme les compagnies de chemins de fer en ont eu l'explication dans cette circulaire, il ne nous reste, en réalité, absolument rien à expliquer, et, en conséquence, la présente demande doit être renvoyée.

L'autre partie de la demande a trait à la clause 10 de l'ordonnance, laquelle clause a pour objet de protéger les compagnies de chemin de fer, aux points d'échange, contre toute fausse interprétation par les expéditeurs, qui pourraient réclamer la substitution des taux pour le raccordement à ceux du tarif local, pour un mouvement entièrement local fait par une compagnie. Je suis incapable de comprendre qu'une compagnie de chemin de fer puisse donner à cette clause une signification autre que la vraie, savoir, que le droit perçu par la compagnie exécutant le raccordement ne remplace ni ne modifie aucun tarif intérieur de transport, publié par cette compagnie comme devant s'appliquer au transport ordinaire ou local qu'elle fait entre deux de ses propres stations.

Pour disposer d'une question qui a été soulevée à l'audience, j'ajouterai que l'ordonnance n'est pas destinée à s'appliquer, et n'est pas applicable non plus, au trafic pris à un point quelconque sur un chemin de fer, en destination d'un endroit sur un autre chemin de fer dans les limites d'une même circonscription de raccordement, ou dans les limites des circonscriptions voisines, auquel trafic se rapportent les tarifs intérieurs pour tout service avec le point d'échange.

M. le commissaire Mills et M. le commissaire McLean partagent la même opinion.

Le commissaire en chef Mabee, 8 décembre 1910: Je me range à l'avis des autres membres de la Commission et à celui du surintendant du trafic, et ne veux pas différer avec eux sur l'énoncé du jugement ci-haut.

Les faits sont consignés au long dans le jugement du commissaire en chef.

VOIE DE RACCORDEMENT A INGERSOLL.

Jugement, commissaire en chef Mabee, 20 janvier 1911.

En janvier 1910 il a été présenté à la Commission une requête signée par un nombre d'hommes d'affaires et de manufacturiers de la ville d'Ingersoll, lui demandant de rendre une ordonnance enjoignant aux compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc demandant de construire des voies de raccordement et d'échange à cet endroit.

La requête a été signifiée aux deux compagnies de chemins de fer; et des objections ayant été soulevées par l'une et l'autre, l'inspecteur en chef de la Commission a fait un examen des lieux dans le cours du mois de février. Son rapport a été qu'il ne considérait pas nécessaire de placer des voies de raccordement à cet endroit, et une copie du dit rapport a été remise aux requérants.

La question a été présentée à Ingersoll, à une séance de la Commission tenue le 19 mai à propos de la localisation de la voie ferrée à la jonction Code, et le jugement a été suspendu en attendant les rapports de l'ingénieur en chef et de l'inspecteur en chef de la Commission.

A la date du 16 janvier courant, ces officiers font rapport qu'ils se sont rencontrés avec des représentants de la ville d'Ingersoll, et des deux compagnies de chemins de fer, ainsi que de la *Noxon Manufacturing Co.*, et qu'ils ont examiné et étudié la question à fond, et qu'ils trouvent que les conditions physiques à Ingersoll sont telles qu'il est impossible d'y construire des voies de raccordement sans empiéter sur la propriété privée.

Dans la lettre adressée par les avocats des requérants à la Commission, en date du 27 décembre 1909, se trouve la déclaration suivante:—

> " Le Grand-Tronc, ayant construit un pont pour communiquer avec la com-
> " pagnie Noxon, est très heureux de le voir servir à l'exécution du projet gé-
> " néral."

Les officiers de la Commissioin font rapport que les voies conduisant à l'établissement Noxon forment un raccordement entre les lignes du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien, et que l'échange du trafic peut se faire sur ces voies, si la compagnie Noxon le permet, chose qu'elle ne fera qu'à condition qu'on lui paie un dollar pour chaque wagon échangé. Naturellement, si les voies de la compagnie Noxon, placées comme elles le sont sur sa propriété privée, doivent servir pour le bénéfice d'autres expéditeurs qu'elle-même, elle devrait recevoir compensation pour cela. Il n'y a rien qui démontre que les requérants soient disposés à payer un dollar par wagon, ni aucune autre somme pour l'emploi des facilités offertes par la Compagnie Noxon. Conséquemment, il semble hors de raison, sinon impossible, de vouloir faire servir les voies de la Compagnie Noxon aux fins du raccordement.

Les officiers de la Commission font, de plus, rapport que les conditions physiques à Ingersoll empêchent que l'on puisse y prendre des arrangements satisfaisants pour un service d'échange, et ils suggèrent que la question soit remise jusqu'à ce qu'un raccordement ait été fait entre la ligne du Pacifique-Canadien de Port-Burwell à Woodstock en passant par Ingersoll, et son autre ligne d'Ingersoll à la jonction Code.

Après l'étude approfondie qui a été faite de la question et en conformité de l'avis des experts, il semble impossible d'arriver à une autre conclusion que la présente requête doit être refusée.

Le sous-commissaire en chef Scott et M. le commissaire McLean partagent la même opinion.

EDWARD LYNCH, DE MAYNOOTH, ONTARIO, *vs* LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ONTARIO-CENTRAL.

Le requérant demande qu'une ordonnance soit rendue pour obliger la compagnie intimée à construire une traversée de la ligne sur sa propriété.

Jugement, M. le commissaire Mills, 29 décembre 1910.

Dans le présent cas, les faits pertinents exposés brièvement sont comme suit:—

1. Que la compagnie de chemin de fer a, sans autorisation, pris possession et fait usage d'une partie du terrain de M. Lynch (appelée "sablonnière"), y a mis à découvert un nombre de gros cailloux extraits de la fosse, et nécessité la construction d'une certaine quantité de clôture; et que jusqu'ici la compagnie n'a payé ni principal ni intérêt de la somme due à M. Lynch pour s'être ainsi emparée de son terrain, et qu'elle refuse de lui payer quoi que ce soit, à moins qu'il ne soit disposé à accepter ce que la compagnie juge à propos de lui offrir.

2. Que le chemin de fer traverse la propriété de M. Lynch, la divisant en deux parties, et que, dans de telles circonstances, ce dernier a droit d'avoir un passage par dessus ou par dessous la voie ferrée.

3. Que M. Lynch a déposé devant la Commission sa demande spécifique d'une traversée pour lui donner accès sur sa terre.

4. Que, le 17 septembre 1910, une inspection des lieux a été faite par M. Simmons, ingénieur de la Commission, lequel a déposé une recommandation au sujet de l'endroit où devait être construite la traversée et de la manière dont elle devait l'être.

5. Que, le 11 octobre 1910, M. McGarry, de Renfrew, représentant M. Lynch, a informé la Commission que M. Lynch était prêt à accepter une traversée telle que celle recommandée par l'ingénieur Simmons.

S'appuyant sur ces faits, la Commission a rendu l'ordonnance 12405; et dans les circonstances, sa décision est que la compagnie soit tenue d'effectuer avec M. Lynch un règlement pour son emplacement de voie et la sablonnière, etc., dont il a été question; et que sa demande d'une traversée soit retirée, ou qu'il fournisse immédiatement à la Commission un plan convenable de la dite traversée, et après approbation du plan que la construction soit faite immédiatement.

Le sous-commissaire en chef Scott partage cette opinion.

L'affaire ayant été réglée entre les parties, la demande de construction d'une traversée a été retirée.

Fullerton Lumber & Shingle Co.

vs

Great Northern Railway Co.

La compagnie requérante s'est plainte que le taux de six cents par 100 livres exigé par la compagnie intimée pour le transport du bois de Tynehead à Cloverdale, Colombie-Britannique, distance de 7.1 milles, est excessif et arbitrairement imposé, et elle demande une ordonnance modifiant l'ordonnance n° 6612, en date du 23 février 1909, de façon à inclure Winnipeg dans la liste des endroits auxquels s'applique le tarif commun publié par la compagnie intimée, en conformité des dispositions de la dite ordonnance; et elle s'est plainte aussi de la manière d'agir de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien relativement au poids minimum des chargements de wagons.

Jugement, M. le commissaire Mills, 7 novembre 1910.

La compagnie requérante expose ce qui suit:

1. Elle se plaint du taux de 6 cents par 100 livres exigé par la Compagnie du chemin de fer Great-Northern pour le transport du bois de Tynehead à Cloverdale, C.-B., distance de 7.1 milles, comme étant excessif et arbitrairement imposé, alléguant en même temps qu'il n'y a pas de tarif légalement approuvé qui autorise le dit taux; attirant l'attention sur le fait que la dite compagnie ne demande que trois cents par 100 livres pur le transport du bois de Tynehead à New-Westminster, distance de 8½ milles, sur la même ligne de chemin de fer, dans la direction opposée; et émettant l'opinion que la Commission des chemins de fer aurait dû désavouer le taux dont on se plaint, comme étant illégal et non autorisé en vertu des dispositions de la loi des chemins de fer.

2. Elle demande que l'ordonnance n° 6612 soit modifiée de façon à inclure Winnipeg dans la liste des endroits auxquels s'applique le tarif commun publié par la Compagnie du chemin de fer Great-Northern, en conformité des dispositions de la dite ordonnance.

3. Elle se plaint de la manière d'agir des Compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Great-Northern relativement aux poids minimums des chargements de wagons, alléguant que ces poids sont souvent excessifs, que les deux compagnies les modifient selon la direction que suivent les trains, et qu'elles maintiennent, au détriment de l'Ouest, un tarif de préférence en faveur de l'Est.

Taux de transport du bois de Tnyehead à Cloverdale, C.-B.

Il y a trois catégories de tarifs autorisés par la loi des chemins de fer pour le transport des marchandises, savoir:—

(a) Les tarifs réglmentaires sur les marchandises;
(b) Les tarifs spéciaux sur les marchandises;
(c) Les tarifs de concurrence sur les marchandises.

Les tarifs réglementaires des marchandises, qui doivent être approuvés par la Commission des chemins de fer, spécifient les taux maximums par mille que " les compagnies de chemins de fer placées sous l'autorité législative du Parlement du Canada" sont autorisées ﬂ imposer sur chaque catégorie de marchandises, pour toutes les distances couvertes par leurs lignes respectives de voie ferrée. Il y a une classification canadienne des marchandises contenant 10 classes, le taux le plus élevé frappant la première classe puis s'abaissant pour la seconde et ainsi de suite jusqu'à la dixième classe. Pour la plupart, les taux autorisés par les tarifs réguliers des marchandises sont considérés comme trop élevés, et les compagnies de chemins de fer, reconnaissant le fait, ont en général accordé des taux inférieurs en émettant des tarifs spéciaux ou d'accommodation, ou plus exactement des tarifs sur certaines marchandises, entre des endroits spécifiés, établis très souvent sans tenir grand compte des distances. Le bois de charpente rentre dans la dixième classe; et d après le tarif maximum sur les marchandises du chemin de fer *New Westminster Southern,* le taux sur les effets de dixième classe, pour toute distance ne dépassant pas dix milles, est de 6 cents par cent livres; mais le tarif maximum des marchandises de ce chemin de fer n'a pas été approuvé par la Commission.

Il est vrai, comme l'a déclaré le requérant, que la compagnie de chemin de fer a dressé il y a quelque temps un tarif des marchandises d'après lequel le taux sur le bois de Tynehead à New-Westminster n'est que de 3 cents par 100 livres, soit la moitié du taux de Tynehead à Cloverdale, quoique la distance de New-Westminster compte environ un mille et demi de plus que celle de Cloverdale. Le requérant voit là une violation de la clause du long-et-court parcours de la loi des chemins de fer;

mais ce n'en est pas une, car les taux s'appliquent à une marchandise transportée dans des directions opposées—dans une direction sud, de 7.1 milles, jusqu'à Cloverdale, le taux est de 6 cents par 100 livres; et dans une direction nord, de 8½ milles, jusqu'à New-Westminster, le taux est de 3 cents par 100 livres. La clause en question est l'article 315, paragraphe 5, de la loi sur les chemins de fer, qui se lit comme suit:—

"La Commission n'approuvera ni n'autorisera, pour des effets de description semblable, ou pour des voyageurs transportés dans des circonstances et conditions essentiellement semblables, dans la même direction, sur la même ligne, aucun taux qui soit plus élevé pour une courte distance que pour une distance plus longue en laquelle cette courte distance est comprise, à moins que la Commission ne juge que par suite de concurrence il est préférable d'autoriser ce taux."

Il faut prendre note des mots "dans la même direction".

La réponse de la compagnie de chemin de fer à cette partie de la plainte est que le trafic du bois de charpente au sud de Tynehead jusqu'à Cloverdale est très peu important, tandis qu'au nord de Tynehead jusqu'à New-Westminster il est très actif. De là la différence dans les tarifs.

Si les faits sont tels que présentés, cette réponse est légitime et conforme au paragraphe 3 de l'article dont il est question plus haut, qui s'exprime ainsi:

"Les taux sur de plus grandes quantités, de plus grands nombres, ou de plus grandes distances, peuvent être proportionnellement moindres que les taux sur des quantités ou des nombres plus petits, ou des distances plus courtes, pourvu que ces taux, dans des circonstances essentiellement semblables, soient imposés sans distinction à tout le monde."

Comme aucune preuve n'a été donnée à l'audition pour montrer la différence réelle entre le trafic de Tynehead à Cloverdale et le trafic de Tynehead à New-Westminster, je suis incapable de déterminer si les taux sur la plus grande quantité transportée à New-Westminster sont proportionnellement inférieurs que sur la quantité plus petite transportée à Cloverdale; mais une question plus importante est celle de savoir s'il est raisonnable d'imposer le taux de 6 cents sur le bois de charpente, le bardeau, et autres marchandises transportées au taux du bois de Tynehead à Cloverdale. Le chef de traction de la Commission considère ce taux comme excessif. Voici ses déclarations:

"Le tarif officiel du chemin de fer *New Westminster Southern,* mis en exploitation par la compagnie *Great Northern Railway,* est le même que celui de la Compagnie du Pacifique-Canadien dans le district limitrophe. Le Pacifique-Canadien, s'étant rendu compte que les taux réguliers sont excessifs tels qu'appliqués au bois de charpente, aux lattes, bardeaux, poteaux, pieux et piquets de clôtures, a émis un tarif spécial par mille, C.R.C. n° W. 1112, pour ces articles; et comme le *Great Northern* a demandé et obtenu l'approbation du même tarif, il semble avoir jugé que les circonstances et les conditions des deux systèmes étaient semblables. Si l'on admet qu'il en est ainsi, il ne sera donc que logique de conclure que si les tarifs réguliers de la dixième classe sont trop élevés pour le bois, lattes, bardeaux, etc., sur le Pacifique-Canadien, ils sont aussi trop élevés pour ces mêmes articles sur le *New Westminster Southern,* et que le même tarif spécial par mille devrait être appliqué sur les deux lignes.

"D'après le tarif spécial en question, le taux de transport sur le bois, etc., de Tynehead à Cloverdale, serait de 4 cents par 100 livres. Le *New Westminster Southern* a 24 milles de long, et les droits maintenant perçus par les deux compagnies sont les suivants:

	N.W.S. (Régulier).	C.P.C. (Spécial).
" 5 milles et au-dessous, 10e classe	6	3
" Au-dessus de 5, et ne dépassant pas 10 milles, 10e classe	6	4
" Au-dessus de 10, et ne dépassant pas 15 milles, 10e classe.	7	5
" Au-dessus de 15, et ne dépassant pas 20 milles, 10e classe.	8	6
" Au-dessus de 20, et ne dépassant pas 25 milles, 10e classe.	9	6½

" Après complet examen des faits et circonstances, je serais d'avis que le *Great Northern* soit mis en demeure d'adopter le tarif spécial par mille, C.R.C. n° W. 1112, du Pacifique-Canadien, sur le *New Westminster Southern,* ainsi que sur les autres lignes qu'il possède et exploite en Colombie-Britannique."

En résumé, je déclare approuver la proposition du chef de traction comme un moyen raisonnable et équitable de régler ce point de la plainte.

Taux de Winnipeg.—Il s'agit des ordonnances 6612 et 6613, prescirvant des taux uniformes pour l'entier parcours sur le bois, etc., de points du *New Westminster Southern,* via Vancouver ou New-Westminster, à des points du Pacifique-Canadien, exception faite pour les endroits qui peuvent être directement atteints par le chemin de fer *Great Northern* et ses branches de raccordement, sur une base de 1 cent par cent livres de plus que les tarifs du Pacifique-Canadien à partir de Vancouver,—le *New Westminster Southern* aura droit à une proportion de 2½ cents par cent livres et un cent de plus par cent livres dans les tarifs uniformes d'entier parcours, par suite du fait qu'avec le tarif commun, le trafic se fait sur deux routes au lieu d'une.

Le *Great Northern* a émis un tarif commun en conformité aux ordonnances dont on vient de parler; il semblerait presque injuste d'exiger qu'il perdit ses bénéfices de long parcours sur le trafic de sa propre ligne jusqu'à Brandon et Portage-la-Prairie ou de ses lignes de raccordement au *Canadian Northern,* à Noyes, Minn., pour Winnipeg, et de détourner le trafic au profit du Pacifique-Canadien à New-Westminster ou Vancouver, pour une proportion de 2½ cents par cent livres.

Winnipeg est un point de concurrence. S'il était compris dans le tarif commun mentionné plus haut, les autres endroits de concurrence devraient aussi y rentrer. Le demandeur n'obtiendrait aucune diminution de tarif s'il était fait droit sur ce point à sa requête. Il croit qu'il y gagnerait à la longue. C'est possible, mais j'estime la demande non fondée et recommande en conséquence qu'il n'y soit pas donné de suite.

Chargement de wagon minimum.—Par suite d'erreur ou de malentendu, les compagnies de chemins de fer n'ont pas été notifiées de l'audition de cette partie de la plainte. Par conséquent, elles n'étaient pas préparées à l'examen de la question, et pour cette raison, il a été convenu que le plaignant ferait une autre demande qui serait entendue à une date ultérieure.

Le chef de la Commission, M. Mabee, a approuvé cette décision.

Compagnie Blaugas du Canada, Limitée,

v.

Compagnies de chemins de fer canadiens.

La Compagnie Blaugas a fait demande d'une ordonnance enjoignant aux compagnies de chemins de fer de ranger le blaugas en cylindres dans la classification canadienne à trois cents pour les quantités au-dessous d'un chargement de wagon, et cinq cents pour les chargements de wagon, au lieu de la tarification provisoire de se-

conde classe pour moins qu'un chargement de wagon, et de quatrième classe pour un chargement de wagon, proposée par les compagnies de chemins de fer.

Jugement, M. le commissaire McLean, 8 mars 1911.

Les chemins de fer ont soumis cet article, qui n'est pas en ce moment spécifiquement mentionné dans la classification, à un taux de transport provisoire L. C. L. 2, C. L. 4.

Compagnie Blaugas demande que la marchandise soit soumise aux mêmes tarifs que la gazoline, c'est-à-dire L. C. L. 3, C. L. 5. Il paraît qu'il y a concurrence entre ces marchandises. On a dit, au cours de l'audition, que le blaugas faisait concurrence à l'acétylène, mais ceci n'a pas été développé avec assez d'exactitude pour garantir aucune comparaison entre les deux articles. Le point essentiel de la requête consiste dans la comparaison des taux de transport du blaugas et de la gazoline.

Dans la discussion qui eut lieu, on insista beaucoup sur la plus grande sécurité que présenterait, soi-disant, le maniement du blaugas en comparaison de la gazoline, malgré que l'Association du fret canadien ait prétendu, dans sa contestation, que le transport du blaugas présentait certains dangers. En même temps, la dite Association ne niait pas la possibilité que la gazoline fût plus inflammable que le blaugas tel qu'expédié en cylindres d'acier.

La compagnie était aussi sous la fausse impression qu'on lui faisait payer le taux de la 4ème classe pour le retour à vide, tandis que pour la gazoline le transport de retour était coté de 5ème classe. C'était une erreur de sa part, car d'après la classification le matériel à vide se retourne, en quelque quantité que ce soit, au taux de la 4ème classe.

La Compagnie Blaugas a aussi mentionné le poids du cylindre d'acier dans lequel elle fait ses expéditions de blaugas, certifiant qu'un cylindre plein de gaz pesait 120 livres, et que vide son poids est de 100 livres; la compagnie, à ce qu'il semble, était d'opinion qu'on devrait tenir compte de la taxe résultant du transport du gaz. En ce qui concerne le poids du cylindre, je suis d'avis que rien ne justifierait la Commission de la considérer comme un motif de déduction des taux de transport d'aller des cylindres pleins. En réalité, l'emploi de récipients plus lourds pour le blaugas que pour la gazoline est une des nécessités de ce commerce. Cela revient à dire que la Compagnie Blaugas a des frais de production plus élevés au point de vue de l'emballage et de l'expédition de sa marchandise, et il ne serait pas juste de demander au chemin de fer de tenir compte des différences dans les prix de revient.

Pour décider si le taux de transport du blaugas, comparé au taux de la gazoline, se justifie ou non, il ne faut prendre en considération que la valeur de l'article. A l'audition, cette valeur a été discutée. On a contesté les déclarations de M. Pullen d'après lesquelles ce gaz valait 15 cents la livre; mais on a admis qu'en général il se vendait 10 cents, malgré qu'en certains cas on ne l'ait fait payer que 8 cents pour des fins industrielles.

Lorsqu'on compare le rapport entre le taux sur la gazoline et la valeur de l'article avec le rapport entre le taux sur le blaugas et la valeur de l'article, on constate que dans le premier cas le rapport est beaucoup plus élevé. Dans le groupe de 25 à 200 milles, le rapport, dans le cas de la gazoline, est de 401 pour 100 à 9.01 pour 100, tandis que dans le cas du blaugas, les pourcentages correspondants varient de 1.20 pour 100 à 2.74 pour 100. Pour prendre deux points spécifiques, le rapport sur la gazoline, à destination de Port-Arthur, est de 3.38 pour 100, tandis que sur le blaugas il est de 7.73 pour 100; et pour Winnipeg, les rapports de ces effets respectifs sont 36.41 pour 100 et 11.66 pour 100.

Il n'est pas douteux que les taux de transport paraissent beaucoup moins lourds dans le cas du blaugas. Le blaugas est une marchandise de beaucoup plus de valeur, et la compagnie qui le manufacture déclare qu'il a un pourcentage d'efficacité plus élevé que la gazoline. M. Krebs, un expert témoin de la compagnie a déclaré qu'à

son avis le blaugas avait au moins 20 pour 100 d'efficacité plus grande par unité que la gazoline.

En conséquence, toutes circonstances de la requête étant bien considérées, le taux provisoire accordé ne semble pas injuste, et la requête échoue.

Le chef de la Commission Mabee et le sous-chef Scott ont approuvé cette décision.

Jugement, M. le commissaire Mills, dissident, 22 février 1911.

Jusqu'à présent, les compagnies de chemins de fer canadiens ont donné au blaugas un taux provisoire, et elles se proposent de le ranger d'une manière permanente sous la dénomination L.C.L. 2ème classe, et C.L. 4ème classe, dans la classification canadienne. Le requérant s'oppose fortement à cette proposition, et maintient que pour plusieurs raisins le taux de transport du blaugas devrait être le même que celui de la gazoline, savoir, L. C. L. 3ème classe et C. L. 5ème classe.

Classification.

La classification d'un article est une question de grande importance, parce qu'elle touche à la fois aux revenus des Compagnies de chemins de fer et aux frais de transport des expéditeurs; et en certains cas elle est spécialement importante pour l'expéditeur, moins pour les frais en eux-mêmes qu'à cause de leur rapport avec les frais sur les articles de concurrence qui ont une classificatiin plus élevée ou plus basse.

Facteurs déterminant la classificatiin.

Risque.—Le risque encouru par une compagnie de chemin de fer dans le transport des marchandises est en général un facteur de quelque importance.

Il y a toujours le risque de réclamation d'indemnités en cas de dommage ou de destruction de marchandises en transit, qui est plus grand dans le transport d'articles de prix, fragiles ou aisément endommagés, que dans le transport d'objets à bon marché, ou qui ne risquent pas d'être endommagés par le maniement brusque, les secousses et les heurts imprimés aux wagons par des mécaniciens insouciants, ou dans les accidents de chemins de fer et autres cas fortuits.

Quelquefois, il y a aussi un risque grand, très grand ou considérable provenant de la nature dangereuse d'une marchandise, comme par exemple la poudre, la dynamite, la nitro-glycérine, et autres substances explosives, ou un gaz comprimé qui, libéré par accident ou toute autre cause, se répand immédiatement dans un wagon, et venant en contact avec du feu produit une explosion instantanée suivie d'un incendie qui a pour résultat la destruction de biens de valeur ou peut-être de grand prix.

Mais à l'audition il n'a pas été démontré ou même avancé par les compagnies défenderesses qu'il y a plus de risque à transporter du blaugas en cylindres d'acier qu'à transporter de la gazoline comme elle est d'ordinaire expédiée, en barils de bois ou en caisses d'acier. Par conséquent, quand on compare le blaugas à la gazoline dans un but de classification, l'élément de risque peut être écarté.

Volume.—Il faut considérer l'espace occupé par une marchandise comparé à son poids. Les marchandises légères et volumineuses, toutes autres conditions étant égales, sont en général soumises à des taux plus élevés que les marchandises lourdes et compactes qui occupent en comparaison peu d'espace.

En ce qui concerne ce facteur, il ne semble pas que la comparaison soit défavorable aux cylindres d'acier de blaugas comparés aux barils de bois et aux tambours d'acier de la gazoline.

Frais de maniement.—Quelques articles coûtent plus à manier, à charger et à décharger que d'autres. Par exemple, le fret " roulant ", comme les barils de farine,

peut être roulé à de courtes distances, chargé et déchargé avec moins de peine et en moins de temps que les colis de fret qui doivent être portés et posés à terre avec précaution.

Au nombre de ces articles, il semble qu'un cylindre d'acier de blaugas, de 120 livres, peut être manié, chargé et déchargé, aussi commodément que des barils de bois de 376 livres, et avec plus de facilité que des caisses d'acier de 830 livres de gazoline.

Valeur.—La valeur d'une marchandise est une question importante en classification, car des frais de port élevés ou comparativement élevés ne constituent qu'une petite fraction ou pourcentage du prix de vente d'un article coûteux, tandis que des frais de port modérés sur des marchandises de basse catégorie, à bon marché, comme le bois, la pierre, le gravier, le sable, peuvent représenter un pourcentage si important du coût et être en proportion une cause d'augmentation si forte du prix de vente qu'ils peuvent devenir un obstacle sérieux en affaires. En d'autres termes, les marchandises de prix peuvent supporter des frais de port plus considérables que les marchandises à bon marché et de basse catégorie, et l'on peut ajouter que si ce principe n'était pas reconnu dans la classification des marchandises, et le règlement des taux de transport, les articles volumineux, ordinaires et à bon marché (qui représentent un tonnage important) perdraient une grande partie, sinon la totalité de leur valeur, car les droits de transport sur de longues distances, ou même des distances modérées seraient prohibitifs.

Lorsqu'il s'est agi d'établir une comparaison entre la gazoline et le blaugas, on a soulevé deux questions pour déterminer la base de comparaison entre le taux de transport et la valeur de l'article.

(1) Quels taux de transport devrait-on prendre comme base de comparaison—le total, (y compris les frais d'aller sur le poids de l'ensemble et les frais de retour à vide) ou seulement les frais d'aller?

(2) Quelle valeur devrait-on prendre comme base de comparaison, la valeur des marchandises vendues et expédiées, ou la valeur des marchandises et des sacs, caisses d'emballage, caisses, cylindres, caisses à claire-voie ou autres moyens de protéger ou contenir et protéger les marchandises en transit?

Comme on vient de l'exposer, le requérant demande que le blaugas obtienne le même taux que la gazoline.

La gazoline est transportée en caisses d'acier ou en barils de bois, le plus souvent en barils de bois. Le poids de la caisse est de 200 livres; elle contient 830 livres de gazoline, et sa valeur est estimée à $10. Le poids du baril employé est d'à peu près 75 livres; il contient en moyenne 301 livres de gazoline, et sa valeur est estimée à $1.25.

Le blaugas est transporté dans des cylindres d'acier. Le poids d'un cylindre est de 100 livres; il contient 30 livres de blaugas, et sa valeur est estimée à $12.

Trois comparaisons sont ici soumises en vue de déterminer ce que devrait être la classification (ou taux) du blaugas comparée à celle de la gazoline, et afin de rendre la comparaison aussi définie et exacte que possible, des expéditions des deux articles ayant exactement le même poids total ont été faites: 11 caisses d'acier de gazoline et 83 cylindres d'acier de blaugas, le poids total de chaque marchandise étant de 9,960 livres.

N° 1.—Comparaison entre les frais de transport aller et la valeur de l'ensemble.

GAZOLINE.

Poids total, 9,960 livres, valeur: gazoline, $178.20; barils, $120; total, $298.20.

Milles.	Taux par 100 livres.	Prix de transport aller.	Valeur pour cent.
	c.		
25	12	11·95	4·01
50	15	14·94	5·01
75	20	19·92	6·68
100	23	22·91	7·68
150	26	25·90	8·68
200	27	26·89	9·01
300	33	32·87	11·02
350	35	34·66	11·69
996 (Port-Arthur)	70	69·72	23·38
1,420 (Winnipeg)	112	108·56	36·41
1,777 (Régina)	169	168·32	56·45
2,257 (Calgary)	214	213·14	71·48

BLAUGAS.

Poids total, 9,960 livres, valeur: blaugas, $166; cylindres, $996; total, $1,162.

Milles.	Taux par 100 livres.	Prix de transport aller.	Valeur pour cent.
	c.		
25	14	13·94	1·20
50	18	17·93	1·54
75	23	22·91	1·97
100	26	25·90	2·22
150	30	29·88	2·57
200	32	31·87	2·74
300	39	38·84	3·34
350	40	39·84	3·42
996 (Port-Arthur)	86	85·66	7·37
1,420 (Winnipeg)	139	135·46	11·66
1,777 (Régina)	211	210·16	18·86
2,257 (Calgary)	268	266·93	22·97

N° 2.—Comparaison des prix de transport aller avec valeur nette.

12 barils. . . . . . . .gazoline.

Poids total de 12 barils remplis de gazoline . . . . . .9,960 livres.

Poids de la gazoline contenue dans 12 barils . . . . .7,560 "

Poids de 12 barils vides de 200 livres chacun . . . . . .2,400 "

Valeur de la gazoline contenue dans 12 barils, 7,560 liv. .1,080 gals. à 16½c. . . . .$ 178.20

Milles.	Taux par 100 livres.	Taux de transport aller sur poids total :— 9,960 livres.	Rapport des taux de transport aller à la valeur.
	c.		
25	12	11·95	6·59 p. c. de la val. nette.
50	15	14·94	8·38 " "
75	20	19·92	11·17 " "
100	23	22·91	12·85 " "
150	26	25·90	14·53 " "
200	27	26·89	15·08 " "
300	33	32·87	18·44 " "
350	35	34·86	19·56 " "
996 (Port-Arthur)	70	69·72	39·12 " "
1,420 (Winnipeg)	112	108·56	60·92 " "
1,777 (Régina)	169	168·32	94·56 " "
2,257 (Calgary)	214	213·14	119·60 " "

83 cylindres.. .. ..Blaugas.

Poids total de 83 cylindres remplis de blaugas.. .. ..9,960 livres.
Poids du blaugas contenu dans 83 cylindres, à 20 livres.1,660 "
Poids des 83 cylindres vides à 100 livres.. .. ..8,300 "
Valeur du blaugas contenu dans 83 cylindres, 1,660 livres à 10c. .$ 166.00

Milles.	Taux par 100 livres.	Taux de transport aller sur poids total :— 9,960 livres.	Rapport des taux de transport aller à la valeur.
	c.		
25	14	13·94	8·39 p. c. de la val. nette
50	18	17·93	10·80 " "
75	23	22·91	13·80 " "
100	26	25·90	15·60 " "
150	30	29·88	18·00 " "
200	32	31·87	19·19 " "
300	39	38·84	23·39 " "
350	40	39·84	24·00 " "
996 (Port-Arthur)	86	85·66	51·60 " "
1,420 (Winnipeg)	139	135·46	81·56 " "
1,777 (Régina)	211	210·16	126·56 " "
2,257 (Calgary)	268	266·93	160·80 " "

N° 3.—Comparaison des frais totaux de transport et de la valeur nette.
12 barils.. .. ..gazoline.

Milles.	Taux par cent liv.	Frais d'aller sur poids total : 9,960 livres.	Frais de retour des barils, 4ème classe.		Frais totaux d'expédition et de retour à vide.	Rapport des frais totaux de transport aller et retour à la valeur.
	c.					
25	12	11·95	10	2·40	14·35	8·05 p. c. de la val. nette.
50	15	14·94	13	3·12	18·06	10·13 " "
75	20	19·92	16	3·84	23·86	13·38 " "
100	23	22·91	19	4·56	27·47	15·41 " "
150	26	25·90	21	5·04	30·94	17·36 " "
200	27	26·89	23	5·52	32·41	18·18 " "
300	33	32·87	28	6·72	39·59	22·20 " "
350	35	34·86	29	6·96	41·82	24·02 " "
996 (Port-Arthur)	70	69·72	50	12·00	81·72	45·85 " "
1,420 (Winnipeg)	112	108·56	86	20·64	129·20	72·50 " "
1,777 (Regina)	169	168·32	128	30·62	198·94	111·63 " "
2,257 (Calgary)	214	213·14	162	38·88	252·02	141·42 " "

83 cylindres. . . . . Blaugas.

Milles.	Taux par cent liv.	Frais d'aller sur poids total : 9,960 livres.	Frais de retour des cylindres, 4ème classe.		Frais totaux d'expédition et de retour à vide.	Rapport des frais totaux de transport aller et retour à la valeur.
	cts.					
25	14	13·94	10	8·30	22·24	13·39 p. c. de la val. nette.
50	18	17·93	13	10·79	28·72	17·18 " "
75	23	22·91	16	13·28	36·19	21·80 " "
100	26	25·90	19	15·77	41·67	25·10 " "
150	30	29·88	21	17·43	47·31	28·50 " "
200	32	31·87	23	19·09	50·96	30·69 " "
300	39	38·84	28	23·24	62·08	37·33 " "
350	40	39·84	29	24·07	63·91	38·50 " "
996 (Port-Arthur)	86	85·66	50	41·50	127·16	76·60 " "
1,420 (Winnipeg)	139	135·46	86	71·38	206·84	124·60 " "
1,777 (Regina)	211	210·16	128	106·24	306·40	184·57 " "
2,257 (Calgary)	268	266·93	162	135·06	401·99	242·16 " "

"A" Profits des compagnies de chemins de fer par tonne et par mille.

Gazoline—

9,960 livres, poids brut. . . . . valeur nette: $178.20

3me classe L.C.L.

(25 miles à 12c. par 100 livres—$2.40 par tonne et par 25 milles.
(ou *9·6c. par tonne et par mille.*
(9·6c.—·0538% de la valeur nette.
(1,420 milles (à destination de Winnipeg) à 139c. par 100 livres—$27.80 par
(tonne pour 1,420 milles.
(ou *1·57c. par tonne et par mille.*
(1·57c.—·0088% de la valeur nette.

Blaugas—

9,960 livres, poids brut. . . . . valeur nette: :$166

2me classe L.C.L.

(25 milles à 14c. par 100 livres—$2.50 par tonne et par 25 milles.
(ou *11·2c. par tonne et par mille.*
(11·2c.—·0674% de la valeur nette.
(1,420 milles (destination de Winnipeg) à 139c. par 100 livres—$27.80 par
(tonne pour 1,420 milles.
(ou *1·95c. par tonne et par mille.*
(1·95c.—·0117% de la valeur nette.

Si le blaugas était soumis au taux de 3e classe L.C.L., le revenu par tonne et par mille qu'il représenterait serait sans doute le même que le revenu par tonne et par mille sur la gazoline; mais le revenu représenté par le prix de transport de retour des cylindres blaugas serait plus important que le produit du transport de retour des caisses ou barils de gazoline.

On remarquera que dans la comparaison n° 1, le prix de transport de retour des récipients vides sont exclus, et que la valeur des barils et cylindres de contenance est calculée sur la même base que la valeur des marchandises; et, si l'on admet que cette base de comparaison est juste et raisonnable, il s'en suit que le blaugas peut supporter des frais de transport tant soit peu plus élevés que les frais de transport de la gazoline. En conséquence, la requête de taux de 3e et de 5e classes doit être rejetée.

Mais il faut ajouter un mot au sujet des bases de comparaison, d'abord quant au prix de transport de retour des récipients vides, ensuite quant à la valeur de ces récipients dans lesquels la marchandise est transportée.

FRAIS DE TRANSPORT.

Gazoline—

Frais de transport aller sur poids brut..	$11 95	
Frais de transport retour à vide..	2 40	
		$14 35

Les frais de transport retour sont un peu au-dessous de 17 pour 100 des frais totaux transport.

Blaugas—

Frais de transport aller sur poids brut..	$13 94	
Frais de transport retour à vide..	8 30	
		$22 26

Les frais de transport pour le retour sont un peu au-dessus de 37 pour 100 des frais totaux de transport.

VALEURS.

Gazoline—

Valeur de la marchandise..	$178 20	
Valeur des barils..	120 00	
		$298 20

La valeur de chaque baril est d'environ les deux tiers (⅔) de la valeur de la marchandise qu'il contient.

Blaugas—

Valeur de la marchandise..	$166 00	
Valeur des cylindres..	996 00	
		$1,162 00

La valeur de chaque cylindre est de six fois la valeur de la marchandise qu'il contient.

Si les frais de transport de retour des récipients à vide et les frais de transport aller sur le poids brut doivent être ajoutés au prix coûtant, comme un élément du prix de vente d'une marchandise, pourquoi ces deux montants ne devraient-ils pas être pris en considération dans une comparaison entre le prix de transport et le prix de vente ou la valeur d'une marchandise?

Si, dans les expéditions aller, les barils et cylindres (qui ne font aucunement partie des articles vendus) sont transportés aux risques de propriétaire pour perte, casse ou dommage, (Comme je pense qu'il n'est que juste), et qu'il faut payer des droits de port sur ces récipients, pourquoi leur valeur ne serait-elle pas comprise dans la valeur de la marchandise, quand il s'agit d'une comparaison entre les taux de transport et la valeur de la marchandise?

La comparaison entre les taux de transport aller et la valeur totale de la marchandise et des contenants (les taux de transport pour le retour à vide étant exclus, et la valeur des barils et cylindres estimée sur la même base que la valeur de la marchandise) peut être d'accord avec la base et la méthode de calcul en usage pour déterminer les taux relatifs de transport applicables à un article. Toutefois, il ne faut pas se dissimuler que dans certains cas on arrive à des résultats qu'on a peine à croire justes, comme pour le blaugas, par exemple, où les cylindres pleins pour lesquels il faut payer un taux de retour, représentent les cinq sixièmes ($\frac{5}{6}$) du poids brut expédié est la valeur des cylindres vides, qui ne sont ni vendus, ni faits pour être vendus, est six fois la valeur de la marchandise.

Vu tous ces faits, les résultats obtenus par cette méthode de comparaison peuvent être mis en doute; et à mon avis les prix totaux de transport payés dans chaque transaction complète (transport aller et retour), dans le cas de la gazoline et du blaugas, devraient être comparés avec leur valeur nette ou leur prix de vente.

En un mot, mes conclusions sur les différentes bases de comparaison se résument ainsi:

N° 1.—Comparaison entre *les taux de transport aller et la valeur brute de la* marchandise et des barils et cylindres.

D'après ceci, le blauga devrait être coté plus haut que la gazoline.

N° 2.—Comparaison entre *les taux de transport et la valeur de la marchandise.*

D'après ceci, le blaugas ne devrait pas être coté plus haut que la gazoline.

N° 3.—Comparaison entre *les frais totaux de transport et la valeur de la marchandise.*

D'après ceci, le blauga, *a fortiori,* ne devrait pas être coté plus haut que la gazoline.

Ayant exprimé mon opinion, je laisse à mes collègues de décider quelle base de comparaison doit être déclarée juste et raisonnable et convenablement applicable au cas.

Une ordonnance a été rendue en conformité du jugement de la majorité renvoyant la requête.

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE DAWSON CONTRE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER WHITE PASS ET YUKON, *et autres.*

Il est déclaré dans la plainte que la défenderesse, la Compagnie du chemin de fer White-Pass et Yukon, imposait des taux excessifs pour le transport sur une route par terre et par eau, (comme sous le nom de *Whit-Pass and Yukon Route*), par-

tant de Skagway, dans l'Alaska et traversant une partie de la Colombie-Britannique jusqu'à White-Horse, dans le territoire du Yukon, et de là se continuant par eau jusqu'à Dawson.

Les taux de cette voie de transport sont considérés comme du ressort de la Commission.

Pour jugement du commissaire en chef Mabee, 14 juin 1909, voir 9, *Can. Ry. Cas.*, pp. 191 et *seq.*

Jugement, M le commissaire McLean, 2 janvier 1911.

Dans son jugement rendu dans cette cause, le 14 juin 1909, le commissaire en chef expose les raisons pour lesquelles on accorde à la question une étude plus longue que d'ordinaire, et indiquent ce que furent les premiers pas. La Commission, en conséquence de ce jugement, a conclu qu'elle avait juridiction sur "le trafic d'entier parcours reçu à Skagway, destiné à White-Horse ou à tout point intermédiaire sur la voie ferrée entre la frontière internationale qui sépare l'Alaska de la Colombie-Britannique et White-Horse, et sur le trafic d'entier parcours reçu à un point quelconque de la ligne de chemin de fer entre White-Horse et la dite frontière internationale en destination de Skagway".

Le jugement a ensuite enjoint que les tarifs couvrant le trafic en question doivent être préparés sans délai par les défendeurs et dûment déposés; et de plus, qu'après avoir été soumis, ces tarifs seraient considérés par la Commission d'après les témoignages déjà obtenus, quitte à chaque partie d'ajouter une preuve additionnelle raisonnable. Il a été de plus stipulé que la Commission, en attendant, n'exprimerait aucune opinion quant à la légitimité des taux de transport existants.

Dans la suite, à une audition à Toronto le 1er juin 1909, le colonel J. H. Conrad déposa une plainte concernant les taux de Caribou à Skagway. Caribou est situé dans le Yukon, à environ 63 milles de Skagway. Pour des raisons exposées dans le dossier, M. Chrysler, qui était présent et avait représenté les défendeurs comme conseil dans la requête d'origine, ne produisit pas de preuve. Il fut entendu que la requête introduite par le colonel Conrad devait être considérée comme close, en ce qui le concernait, sur les faits soumis, libre à M. Chrysler de fournir une preuve supplémentaire.

Pour ce qui est de la requête Conrad, M. Chrysler a déclaré qu'il désirait être entendu avec témoignages sur la plainte relative aux taux sur le minerai soulevée à l'audition précitée de Toronto, mais il ajouta que les taux sur le minerai seraient compris dans la question générale des tarifs. De plus, il fit savoir que ses clients ne désiraient pas produire d'autre preuve que celle qui fut faite à Dawson, et dit en substance que la question devait maintenant être traitée comme une question de tarif, c'est-à-dire qu'elle se rapportait à la modération des taux tel que fixés dans les tarifs.

Conformément aux clauses du jugement et à lordonnance rendue en conséquence, un tarif commun de transport, C.R.C. n° 9, a été déposé, qui xe les taux entre Skagway, Alaska, Bennett, C.-B., Caribou, White-Horse T.-Y., et les points intermédiaires. Ce tarif a paru le 16 septembre 1909, pour être mis en vigueur le 15 octobre 1909.

A la réunion de la Commission le 27 octobre 1909, M. Congdon, qui représentait la Chambre de Commerce de Dawson, souleva la question du tarif, et on l'informa alors que le tarif avait été déposé; il fut suggéré qu'après en avoir pris connaissance il l'accepterait peut-être.

La requête de la Chambre de Commerce de Dawson fut dans la suite inscrite pour la session de Vanvouver en septembre 1910 et y fut entendue le 7 septembre. Les parties furent dûment notifiées de cette audition, mais M. Deacon, qui se présenta pour M. Congdon, demanda un ajournement, pour le motif qu'il n'était pas au courant des faits de la cause. Un ajournement ayant déjà été refusé à M. S. H. Graves, le président des quatre compagnies formant la *White Pass and Yukon Route,*

la Commission jugea qu'on ne pouvait en accorder un à M. Deacon. En conséquence, M. Deacon se retira de la cause.

Il n'y a pas lieu de croire qu'un autre délai apporterait plus de lumière sur la question; aussi peut-on dès maintenant s'en occuper.

Au point où en sont les faits, la question du tarif est soumise à la Commission pour être examinée à la lumière des témoignages et de tout autre renseignement y ayant rapport que la Commission jugera à propos de considérer.

En abordant la question de la modération des taux de transport, la Commission doit reconnaître en premier lieu qu'il y avait uu système de comptabilité extrêmement compliqué. Dans le jugement du commissaire en chef dont nous nous sommes déjà occupés, sont exposés les arrangements qui existaient entre les différents chemins de fer et la compagnie de navigation composant cette voie de transport. Il y est fait aussi incidemment allusion à quelques autres traits de l'historique du projet. Ceux qui portent sur les dispositions financières relatives à la construction de la voie de transport par chemin de fer demandent à être développés.

Une compagnie dont le promoteur était un certain Wilkinson avait tout d'abord obtenu des lettres patentes de la *British Yukon Mining, Trading and Transportation Company* et de la *British Columbia Yukon Railway Company.* Au cours du printemps 1898, M. Graves, qui avait, dans la suite, achesté ces lettres patentes de Wilkinson et ses associés, obtint une charte de la Virginie de l'Ouest pour une compagnie appelée la Compagnie de chemin de fer et de navigation du Pacifique et de l'Arctique.

Le 16 mai 1898, un contrat fut passé entre la *British Yukon Mining & Transportation Company,* la *Pacific and Arctic Railway and Navigation,* et la *Assets Development Company, Limited,* une compagnie enregistrée sous l'autorité de la loi des compagnies anglaises. D'après ce contrat, la *Assets Development Company* entreprit de construire une voie ferrée partant de la tête du canal de Lynn ou d'un point convenable dans les environs, jusqu'au lac Bennett, et elle s'engagea aussi à payer à la *British Yukon Railway Company* une somme ne dépassant pas £30,000 pour l'achat du matériel roulant, à son choix, de fournir le matériel roulant au chemin de fer. D'après ce contrat, la *Assets Development Company* était responsable du maintien du chemin de fer et des travaux après que le chemin de fer aurait été entièrement achevé et pourvu du matériel roulant et de tout autre outillage nécessaire à sa mise en exploitation. La *Assets Development Company* allait en substance devenir une compagnie détentrice pour les compagnies de chemins de fer, car elle devait recevoir pour £250,000 d'actions ordinaires complètement acquittées de la *British Yukon Mining, Trading and Transportation Company,* et de plus être considérée comme ayant payé la somme de £250,000 d'actions privilégiées sur lesquelles elle n'avait souscrit et payé que £25,000. En outre, elle devait recevoir la totalité du capital-actions de la *British Columbia Yukon Company* et de la *Pacific and Arctic Company,* à l'exception d'un certain nombre d'actions qui pouvaient être requises pour exercer les fonctions de directeurs ou d'administrateurs. La *Assets Development Company* avait été organisée par Wilkinson, ainsi que M. Graves le déclare dans son témoignage.

La *Assets Company* fut incapable de poursuivre ses entreprises, et le 22 août 1898, une convention fut conclue entre la *Pacific Contract Company, Limited* (une compagnie constituée en corporation en Angleterre), la *Pacific & Arctic Railway and Navigation Company,* la *British Columbia Yukon Railway Company,* et la *British Yukon Mining, Trading & Transportation Company,* par laquelle la *Contract Company* prit à son nom les obligations de la *Assets Company,* de l'arrangement précédent, et reçut en sus des actions y mentionnées une émission d'obligations égale à £6,000 de valeurs à 6 pour 100 par mille de voie ferrée. Dans cette convention, il était déclaré que ces arrangements avaient trait à la construction de la première section

du chemin de fer de Skagway au lac Bennett, "estimée devoir être d'environ cinquante milles, plus ou moins". Tandis que la convention était passée en août, la *Pacific Contract Company* avait, avant l'exécution de l'arrangement, commencé la construction, en vertu de la charte de la *Pacific and Arctic Railway,* de la section du chemin de fer traversant l'Alaska. La clause 6 de la convention précédente se rapporte à un arrangement conclu le 3 août 1898 entre la *Pacific Contract Company,* la *White Pass and Yukon Railway Co.,* et unne compagnie de trust, non désignée devant nous, par lequel, aux conditions considérées comme acceptées dans la convention du 3 août, qui n'a pas été soumise à la Commission, la *Contract Company* devait compléter le reste de la ligne jusqu'à Fort-Selkirk. Le 3 octobre 1900, une convention additionnelle à celle du 22 août 1898 fut signée entre la *Pacific Contract Company, Limited,* la *British Columbia Yukon Railway Company* et la *British Yukon Railway Company* (d'abord connue sous le nom de *British Yukon Mining, Trading and Transportation*), par laquelle il est stipulé que la première section du chemin de fer telle qu'établie dans la convention du 22 août 1898 a été complétée le 1er juillet 1899, et convenu que pour la construction par la dite *Contract Company* de la seconde section du chemin de fer partant de Bennett-City, sur les rives du lac Bennett, jusqu'au premier endroit convenable sur la rive gauche de la rivière Lewes, en aval des chutes de White-Horse, qui doit être déterminé et fixé par l'ingénieur de la *White Pass and Yukon Railway Company, Limited,* une distance estimée approximativement à 73 milles, la *British Columbia Yukon Railway Co.* et la *Bitish Yukon Railway Co.* ont consenti séparément à payer à cette compagnie ou compagnies, personne ou personnes, que la *Contract Company* peut désigner, £6,000 de garanties sur hypothèques à 6 pour 100 pour chaque mille de la seconde section tombant dans le territoire et sous les pouvoirs des compagnies de chemins de fer respectives précitées.

Il faut de nouveau remarquer qu'avant l'exécution de la convention, la *Contract Company* avait fait certains travaux, car d'après les états produits cette compagnie avait déjà construit et équipé une partie de la seconde section. La convention ne détermine pas quelle partie a été ainsi construite et équipée.

La *Pacific Contract Company,* qui avait les mêmes intérêts que les compagnies de chemins de fer précédemment citées, fut déclarée en liquidation le 27 janvier 1902, et finalement liquidée en janvier 1904. Ainsi que l'expliqua M. Graves (preuve, volume 88, page 8473), la *Pacific Contract Company* prit les actions et obligations dont il vient d'être question et les échangea pour des actions de la *White Pass & Yukon Railway Co.* Cette dernière compagnie, qui est constituée en corporation en Angleterre par lettres patentes, est une compagnie détentrice pour les compagnies constituant le système de transport. Dans le rapport du liquidateur se trouve le détail de compte suivant:—

"Dépenses encourues par la *Pacific Contract Company,* comprenant la cons-"truction de l'équipement du chemin de fer, intérêt, service et autres frais; "£1,028,945 9s 11d."

Ces dépenses couvrent la construction de Skagway à White-Horse. On a fait observer à la Commission que les livres de la *Pacific Contract Company* n'existaient plus.

D'après le rapport du liquidateur, le détail de compte, une fois converti en dollars, est de $4,988,930. Cette somme comprend un montant d'environ $1,091,250 pour lettres patentes, franchises, etc. D'après le témoignage, plus complet que clair, de M. Graves à Dawson, une somme de £45,000 ou £50,000 a été payée aux parties fondatrices qui avaient acquis les lettres patentes, et la balance des $1,091,250 est allée aux:

"Parties qui les ont d'abord acquises comme agents et représentants (et) "ensuite se sont réservé le droit de les acquérir en leur nom........" (Preuve, volume 34, page 4629).

A défaut de déclarations précises, il est inutile d'aller plus loin sur ce côté de la question. Il relève plus directement des autorités accordant des lettres patentes de chemin de fer. Le coût du chemin de fer de Skagway à White-Horse, y compris les appendices et améliorations à la propriété, est donné dans un rapport soumis à la Commission par M. Hardwell comme étant de $8,838,469.15 pour l'année 1904.

Ce rapport fut préparé d'après les états des bureaux de Skagnay. Il faut en déduire le coût des bateaux, quais, chantiers, de la division de la rivière et du lac, savoir, $1,486,981.04. Nul autre rapport ne fut depuis soumis à la Commission.

Au cours de sa déposition à Dawson, M. Graves déclara qu'il était incapable de dire quel était le coût de la construction de la partie du chemin de fer en Colombie-Britannique et de la partie qui traverse le Yukon. Il fut impossible au chef de traction de la Commission d'obtenir aucun renseignement à Skagway, après l'assemblée de Dawson, ayant trait à cette question. On ne peut se procurer d'éclaircissement concernant le coût de la construction de la section de la voie dans l'Alaska, et la Commission n'a par conséquent aucun moyen de vérifier le coût des différentes sections. Les livres de la compagnie de construction n'existent plus; on peut constater ce fait sans en tirer aucune imputation de motifs. Je n'ai pas à dire si je juge les combinaisons financières qui ont été indiquées comme légitimes ou non. Il faut admettre que l'incertitude où l'on était à l'époque au sujet de la ligne exacte de démarcation entre la Colombie-Britannique et l'Alaska ait pu conduire à des arrangements compliqués entre les parties. Mais l'expertise qui a eu lieu montre clairement que la *Contract Company,* les compagnies de chemins de fer et la compagnie détentrice étaient loin d'être en mauvais termes.

Le fait que les conditions des contrats se rapportent dans deux cas à des travaux exécutés avant qu'aucune convention existât prouve assez leurs bons rapports. Il se peut qu'ils aient été nécessaires dans les circonstances. Mais après ce laps d'années, et par suite du système financier compliqué qui a été indiqué, par suite aussi de la disparition des moyens de vérifier les dépenses soumises, il est impossible de dire si la somme déclarée représente bien le coût réel de la voie de transport. La Commission n'a entre les mains aucune source d'information montrant que les déclarations des dépenses sont concluantes au point de vue de leur modération; c'est pourquoi il est nécessaire de considérer d'autres facteurs.

Comme on l'a indiqué, un tarif a été déposé donnant les taux de Skagway à White-Horse. Le tableau suivant montre que les taux étaient par classes aussi bien que sur certaines marchandises choisies comme exemple, et donne d'autres renseignements sur la manière dont le taux d'entier parcours à partir des points d'origine jusqu'à White-Horse est réparti :

Marchandises.	Taux Vancouver à White-Horse.		Proportion océan.		Balance Skagway à White-Horse-		Taux local Skagway à White-Horse.	
	M.C.W.	C.W.	M.C.W.	C.W.	M.C.W.	C.W.	M.C.W.	C.W.
Classe A	59.50	54.00	10.10	9.40	49.40	44.60	50.00	45.00
" B	66.50	60.00	12.20	10.80	54.30	49.20	55.00	50.00
" C	83.50	72.00	14.30	12.90	69.20	59.10	70.00	60.00
Farine Sucre	59.50	50.00	10.10	8.00	49.40	42.00	50.00	45.00
Beurre salé Avoine roulée, gruau de Céréales Haricots Sel Ciment Pétrole Fonte de fer Tôle Tuyaux de fer	59.50	51.75	10.10	8.70	49.40	43.05	50.00	45.00
Huiles lubrifiantes	66.50	51.75	12 20	8.70	54.30	43.05	55.00	45.00
Avoine et mouture	59.50	47.00	10.10	8.00	49.40	39.00	50.00	40.00
Malt, sacs et barils Son Charbon Machinerie { y com. chaud. de m. de 4,000 livres Verre à vitre (ne d. p 40 p. ord.)	59.50	54.00	10.10	9.40	49.40	44.60	50.00	45.00
Bois de c. brut, de m. de 30 pieds.	59.50	54.00	10.10	6.60	49.40	47.40	28.00	20.00
Lattes, bardeaux	59.50	54.00	10.10	8.00	49.40	46.00	35.00	25.00
Foin pressé, double	59.50	49.00	10.10	8.70	49.40	40.30	50.00	40.00
Foin " simple	89.25	81.00	12.38	11.50	76.87	69.50	62.50	56.00
Bière	66.50	57.75	12.20	10.10	54.30	47.65	55.00	50.00
Liqueurs en bouteil. emballées Viande salée, fumée Pommes de terre, oignons, en s. Tabac en morceaux Voitures de ferme Verre à vitre (ne dé. p. 58 p. ord.	66.50	60.00	12.20	10.00	54.30	49.20	55 00	50.00
Beurre frais Craquelins Articles de ménage (transb.) Viandre fraîche Allumettes Verre à vitre (au-d. de 68 n.o. 86)	83.50	72.00	14.30	12.90	69.20	59.10	70.00	60.00
Œufs Marchandises générales (N.O.S.) Glaces (mesurant plus de 19 pieds)	133.00	120.00	23.40	20.60	109.60	99.40	110.00	100.00
Glaces (mesurant moins de 19 pieds) Chariots (voitures de liv., etc.) Pianos, orgues, etc Articles de ménage (non transb.)	125.25	108.00	20.95	18.85	104.30	89.15	105.00	90.00

Le tableau suivant donne des indications concernant le taux d'entier parcours à partir du point d'origine jusqu'à Dawson, et montre comment ce taux est réparti :

Marchandises.	Taux Vancouver à Dawson.		Proportion, océan.		Balance, Skagway à Dawson.		Proportion, fluviale.		Balance, Skagway à White-Horse.	
Classes.	M.C.W.	C.W.	M.C.W.	C.W.	M.C.W.	C.W.	M.C.W.	C.W.	M.C.W	C.W.
Classe A	65·00	60·00	9·10	8·40	55·90	51·60	19·57	18·06	36·33	33·54
" B	80·00	70·00	11·20	9·80	68·80	60·20	24·08	21·07	44·72	39·13
" C	95·00	85·00	13·30	11·90	81·70	73·10	28·90	25·59	52·80	47·51
Farine, Sucre	65·00	50·00	9·10	7·00	55·90	43·00	19·57	15·05	36·33	27·95
Avoine roulée, Gruau, Céréales, Haricots, Beurre salé, Sel, Ciment, Pétrole	65·00	55·00	9·10	7·70	55·90	47·30	19·57	16·56	36·33	30·74
Huile lubrifiante	80·00	55·00	11·20	7·70	68·80	47·30	24·08	16·56	44·72	30·74
Fonte de fer, Tôle, Tuyaux de fer	65·00	55·00	9·10	7·70	55·90	47·30	19·57	16·56	36·33	30·74
Avoine et mouture	65·00	50·00	9·10	7·00	55·90	43·00	19·57	15·05	36·33	27·95
Malt, sacs et bar., Son, Charbon	65·00	60·00	9·10	8·40	55·90	51·60	19·57	18·06	36·33	33·54
Foin, pressé, double	65·00	55·00	9·10	7·70	55·90	47·30	19·57	16·56	36·33	30·74
Bois de charpente b, au-d. de 30 pds.	65·00	40·00	9·10	5·60	55·90	34·40	19·57	12·04	36·33	22·36
Lattes, bardeaux	65·00	50·00	9·10	7·00	55·90	43·00	19·57	15·05	36·33	27·95
Machinerie (y c. ch. au-dessous de 4,000 livres. Verre à vitre (ne dépassant pas 40 pouces)	65·00	60·00	9·10	8·40	55·90	51·60	19·57	18·06	36·33	33·54
Foin, pressé, simple	81·25	75·00	11·38	10·50	69·87	64·50	24·45	22·58	45·42	41·92
Bière	80·00	65·00	11·20	9·10	68·80	55·90	24·08	19·57	44·72	36·33
Liqueur en bout., emballées, Viande salée, fumée, Pommes de terre, oignons, en sacs, Tabac en morc., Voiture de ferme, Verre à vitre (ne dépassant pas 68 p. o)	80·00	70·00	11·20	9·80	68·80	60·20	24·08	21·07	44·72	39·13
Beurre frais, en récipients de b., Craquelins, art. de mén. transb., Viande fraîche, Allumettes, Verre à vitre (ne dépassant pas 86 pcs)	95.00	85·00	13·30	11·90	81·70	73·10	28·90	25·59	52·80	47·51
Œufs, non transb., Produits généraux N.O.S., Glaces, mesurant plus de 19 pieds	160·00	140·00	22·40	19·60	137·60	120·40	48·16	42·14	89·44	78·26
Glaces, mesurant moins de 19 pieds, Voitures, camions, v. de l. etc.	142·50	127·50	19·95	17·85	122·55	109·65	42·89	38·38	79·66	71·27

On comprendra mieux la répartition des taux contenus dans le tarif Skagway-White-Horse si l'on se base sur le rapport de ces taux en quelques cas particuliers au prix de l'article. En dressant le tableau suivant, les prix de Vancouver ont été choisis comme exemples:

Marchandises.	Prix de Vancouver par tonne.	Bateaux. Taux jusqu'à Skagway, par tonne.	Prix supposé de Skagway, par tonne.	Taux local par tonne jusqu'à White Horse.		Rapport du taux local Prix de Skagway.	
				M.C.W.	C.W.	M.C.W.	C.W.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
Bœuf frais	16 00	27 00	43 00	70 00	60 00	162·7	139·5
Porc frais	24 00	27 00	51 00	70 00	60 00	137·2	117·6
Beurre frais	80 00	14 00	94 00	70 00	60 00	74·4	63·8
Fromage	30 00	10 00	40 00	55 00	50 00	137·5	125·0
Bacon	50 00	10 00	60 00	55 00	50 00	91·6	83·3
Pommes de terre	30 00	11 00	41 00	55 00	50 00	134·1	121·9
Farine	65 00	9 00	74 00	50 00	45 00	67·5	60·8
Gruau	34 00	9 00	43 00	50 00	40 00	116·2	93·0
Foin pressé, double	26 00	15 00	41 00	50 00	40 00	121·9	97·5
Mouture	36 00	9 00	45 00	50 00	40 00	111·1	88·8
Sucre	109 00	9 00	118 00	50 00	45 00	42·3	38·1

Comme on le voit, les frais de transport par eau ont été ajoutés au prix de Vancouver, donnant un prix supposé pour Skagway, puis le transport par chemin de fer de Skagway à White-Horse est calculé proportionnellement à ce prix supposé de Skagway. Dans le calcul du pourcentage on omet à dessein de tenir compte du rapport du taux Skagway-Dawson au prix de Skagway; car la section de la voie de transport White-Horse-Dawson est en dehors de la juridiction de la Commission. La dernière colonne du tableau montre les taux élevés des chemins de fer. Rien ne prouve que les rapports donnés ne sont pas modifiés de temps en temps avec les changements dans les prix, mais comme on s'est mis d'accord sur les proportions des droits de transport par eau, et que les taux locaux ne changent pas, il est probable que les rapports sont à peu près exacts.

Dans la preuve produite par M. Graves à Dawson, on a soumis un grand nombre de matériaux ayant trait à la nature des affaires de la voie de transport et aux conditions particulières où elle est placée. Ce témoignage peut se résumer ainsi:

Cette voie de transport par chemin de fer et par eau a quatre mois de trafic avantageux pendant la saison, quand la rivière est navigable. Cette période s'étend du 1er juin au 1er octobre environ. Le trafic local, une fois la navigation close, est déclaré insuffisant à couvrir les dépenses de l'exploitation. M. Graves a expliqué que les profits résultaient en réalité du trafic d'entier parcours. A l'audition d'Ottawa, M. Chrysler a dit que le trafic était pour les cent quatre-vingt-dix-neuf millièmes un trafic d'entier parcours.

De plus, il a été démontré et admis que la plus grosse partie du trafic est du trafic intérieur. Parmi les renseignements obtenus par M. Hardwell des bureaux de la Compagnie White-Pass à Skagway, il en est un qui se rapporte au taux de transport de chemin de fer par mille, de 1899 à 1905 inclusivement, et les six premiers mois de 1906. Le tableau suivant donne le détail du mouvement du fret:

	1899.	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906, 1er janvier au 30 juin.
Wagons de m. c. par mille, nord.	77,812	285,719	365,128	331,843	364,751	342,612	335,158	118,210
" " " sud.	2,416	9,702	12,854	13,340	15,246	21,106	11,858	5,781
Wagons de m. v. p. mille. nord.	748	821	2,851	2,599	969	1,907	429	201
" " " sud.	73,949	275,568	349,168	319,205	347,152	328,797	329,459	110,402

Les renseignements pour le temps écoulé jusqu'à ce jour ne peuvent être obtenus pour établir la comparaison entre le parcours par mille de chemin de fer des wagons chargés et non chargés et la direction du trafic. Il n'est pas nécessaire, cependant, de poursuivre l'étude de cette phase de la question plus loin, car c'est un fait reconnu maintenant que le trafic se fait presque entièrement dans une seule direction.

Les caractères du chemin de fer en ce qui concerne la pente peuvent être résumés dans le rapport de l'ingénieur en chef des compagnies contenu dans le rapport de la Compagnie du chemin de fer White-Pass et Yukon pour l'année finissant le 30 juin 1910. Entre Skagway et Summit, il y a sur une distance de treize milles un maximum de pente de 3.81 pour 100. Depuis Summit jusqu'à Bennett, le maximum de la pente varie entre 3.3 pour 100 et 2.91 pour 100. Entre Bennett et White-Horse, le maximum des pentes varie entre 1 pour 100 et 3.9 pour 100. Cette dernière pente est une pente courte sur une distance de quelques cents pieds, et se rattache au trafic intérieur. Outre les taux stricts du tarif, il y a divers multiples de classes de tarif ainsi que des fractions de classe de tarif. Le tarif en question ci-dessus, savoir, C. R.C. n° 9, donne le tarif suivant des taux par tonne.

	M.C.W.	C.W.
Classe A..............................	$50 00	$45 00
Classe B..............................	55 00	50 00
Classe C..............................	70 00	60 00

Bien que le tarif d'une tonne par mille ne soit pas une mesure infaillible de l'équité d'un tarif ou autrement, on doit cependant lui donner un certain poids. Relativement aux chiffres contenus dans les tableaux ci-dessus qui ont trait aux tarifs du White-Horse et Dawson, on peut déduire les résultats suivants quant au coût du transport des marchandises sur ces chemins de fer.

—	Dawson. Taux par tonne—mille, en cents.		White-Horse. Taux par tonne—mille, en cents.	
	M. C. W.	C. W.	M. C. W.	C. W.
Classe A	33	30	45	40
Classe B......................................	40	35	49	45
Classe C......................................	48	43	63	54

Il est évident que les faits particuliers qui se rattachent au trafic de ce chemin justifient des taux beaucoup plus élevés que ceux qui seraient raisonnables dans le cas d'autres chemins d'une longueur égale mais situés ailleurs. M. Congdon a déclaré à Ottawa, à l'audition, le 9 juin 1909 (preuve, volume 88, page 8404).

" Je suis forcé de concéder, ce que tout homme raisonnable doit concéder, que ce " chemin a droit à des taux beaucoup plus élevés que tout autre chemin d'une même

"longueur et du même genre, pour cette raison qu'il est une exception à la règle générale." Admettant qu'il existe des conditions qui sont particulières à la traction du chemin de fer Skagway-White-Horse, il est en même temps intéressant de faire une comparaison entre les taux chargés entre Skagway et White-Horse et les taux exigés dans la division des montagnes du Pacifique-Canadien dans la Colombie-Britannique. Les taux sur cette section du Pacifique-Canadien sont les plus élevés en Canada, en dehors du Yukon. Le tableau suivant donne les taux par tonne pour un certain nombre de denrées, dans des quantités moindres que des wagons remplis ou par wagon, ainsi que les taux par tonne par mille par ces deux classes de trafic entre Skagway et White-Horse et entre Canmore, C.-B., et un point à 111 milles à l'ouest:

—	Ch. de f. W. P. et Y. Taux par tonne.		P. T. M.		C. P. C. Taux par tonne.		P. T. M.	
	M. C. W.	C. W.	M. C. W.	C. W.	M. C. W.	C. W.	M. C. W.	C. W.
	$ c.	$ c.	c.	c.	$ c.	$ c.	c.	c.
Fleur	50.00	45.00	45	41	8.60	5.00	8	5
Sel	50.00	45.00	45	41	8.60	3.90	8	4
Sucre	50.00	45.00	45	41	8.60	7.60	8	7
Beurre	70.00	60.00	63	54	14.40	11.40	13	10
Pétrole	50.00	45.00	45	41	11.40	7.60	10	7
Tôle	50.00	45.00	45	41	8.60	7.60	8	7
Foin pressé	62.50	56.00	56	50	25.80	3.90	23	4
Verre à vitre	50.00	45.00	45	41	11.40	7.60	10	7
Tabac pressé	55.00	50.00	50	45	17.20	8.60	15	8
Ale, bière	55.00	50.00	50	45	11.40	7.60	10	7

En étudiant les chiffres ci-dessus on constate les taux par tonne par mille de Skagway à White-Horse sur les denrées y mentionnées sont dans tous les cas beaucoup plus élevés que le tarif le plus élevé entre Canmore et un endroit déterminé. Cette comparaison n'est pas mise de l'avant comme étant en aucune façon concluante; c'est simplement un exemple. Dans la cause de la route White-Pass, la plus grande partie du trafic est directe. Il peut se faire qu'avec le développement local le long de la ligne, à partir de White-Horse, le trafic minier et autres genres de trafic se développeront; mais ceci est une question de développement. Il faut aussi reconnaître que ce n'est seulement que pendant une partie de l'année que la plus grande quantité de trafic est transportée. Dans le cas de la partie du Pacifique-Canadien qui a été choisie comme exemple, on doit remarquer que le trafic local n'est pas appréciable; presque sans exception, le trafic qui passe sur cette partie de ce chemin de fer est un trafic qui couvre une longue distance. Mais sur cette partie du chemin, les saisons n'ont aucune influence sur le trafic; les convois circulent librement dans les deux directions pendant toute l'année. La quantité de trafic d'entier parcours que transporte la Compagnie du Pacifique-Canadien suffit pour couvrir les dépenses de cette partie du chemin de fer. Le chemin de fer Skagway-White-Horse et la division des montagnes du Pacifique-Canadien dont il est question, au point de vue du trafic, sont composés de ponts. Là encore, sur cette section, les niveaux sont, à tout prendre, plus favorables que sur la route White-Pass et Yukon. On peut dire que puisque pratiquement il n'y a pas de trafic local sur cette section du Pacifique-Canadien, la classe du tarif n'est purement et simplement qu'un tarif conventionnel. Ceci peut être admis mais en même temps, la classification des taux peut être prise comme celle que le Pacifique-Canadien considérerait comme raisonnable s'il existait sur cette section un trafic local. Et la comparaison est avantageuse, en ce qu'elle fait voir quel est le fardeau des taux sur la route White-Pass et Yukon.

Après mûre considération, je suis d'opinion que le tarif C.C.C. n° 9 n'est pas raisonnable et excessif, et que les intéressés devraient le remplacer par un tarif d'entier parcours de taux communs établissant une réduction d'au moins un tiers dans chaque cas des taux cités dans le tarif ci-dessus mentionné, ces taux devant constituer un maximum pour les endroits intermédiaires entre les bornes internationales entre l'Alaska et la Colombie-Britannique et White-Horse, les taux moins élevés, s'il y en a, allant ou venant de ces endroits intermédiaires, ne devant pas être biffés à cause de cette décision. Ce tarif devrait être déposé pour être mis en vigueur pour le 1er avril 1911.

La Commission ne s'occupe dans cette affaire que du tarif par classe seulement. Nous sommes informés que le but de l'administration des chemins de fer qui forment la route de Skagway à White-Horse, est d'accorder des taux d'accommodation du 1er juillet au 15 ou 16 août, et dans certains cas jusqu'au 31 août. La Commission espère que tout en accordant ces taux, les chemins de fer ne placeront pas White-Horse dans une position constituant une injuste distinction.

Jugement, le commissaire en Chef Mabee, 4 janvier 1911.

Ceci est la continuation de cette cause telle que rapportée dans 9 C.R.C. 190. Le jugement précédent ne disposait que de la question de juridiction sur le sujet de la plainte, et on avait pensé qu'il valait mieux donner aux intimés l'occasion de connaître les vues de la Cour Suprême sur cette question avant que la Commission étudie l'équité de leurs droits. Il n'y a pas eu appel de ce jugement. Les intimés s'y conformèrent en déposant des tarifs qu'ils prétendent avoir préparés suivant les instructions données; et les seules questions qui restent à décider, c'est de savoir si ces tarifs dans leur forme sont conformes à ce jugement, et aussi si les taux établis par ces tarifs sont raisonnables.

M. le commissaire McLean a disposé complètement de la question de l'équité de ces taux, et j'approuve entièrement ses conclusions quant à ce qui concerne les taux pour le transport des marchandises.

Dans la plainte originaire aussi bien que dans celle de Conrad, on se plaint du tarif des voyageurs, et par l'ordonnance du 7 septembre 1910, prononcée dans cette cause, une plainte contre ces taux a été suspendue pour être étudiée dans la cause actuelle.

Je suis d'opinion que la réduction d'un tiers devrait aussi s'appliquer au tarif des vopageurs sur la partie de la route ou le tarif du transport des marchandises a été réduit. Les compagnies ont, dans le passé, exigé dix-huit cents par mille. Ceci est tout à fait exorbitant, et n'a pas de parallèle d'après les renseignements que nous avons pu obtenir. Une réduction de douze cents par mille laissera les taux trois fois plus élevés qu'en aucun autre endroit au Canada.

On pourrait faire quelques observations sur la forme des tarifs qui sont maintenant à l'étude, mais comme ils doivent être réimprimés pour être conformes aux réductions demandées, on peut en renvoyer l'étude jusqu'à ce que soit déposé le nouveau tarif qui contiendra les réductions requises.

On ne devra pas comprendre que la Commission est d'opinion qu'il n'y a pas certaines questions au sujet du quaiage de Skagway qui ne tombent pas sous les dispositions de la loi des chemins de fer; mais ces questions n'ont pas été plaidées, et ainsi on ne s'en est pas occupé.

Je reconnais toute l'importance de la position prise par la Commission sur cette question, non seulement pour les intimés, mais aussi pour le public en général. Une réduction d'un tiers dans les taux d'une compagnie est une mesure qui demande a être justifiée entièrement, et la Commission ne peut exiger semblable chose sans être certaine de son fait. Il est à peine nécessaire de dire que c'est le devoir de la Commission de protéger le capital souscrit dans un chemin de fer par ses actionnaires, de même qu'elle doit protéger le public contre les exactions de ceux qui ex-

ploitent le chemin de fer pour les actionnaires. S'il était démontré que les taux existant auparavant sur cette ligne de chemin de fer ne produisaient qu'un revenu suffisant pour payer les dépenses d'entretien du chemin, et du roulant, du trafic, du transport, des dépenses générales et des dépenses fixes, et d'un dividende équitable aux actionnaires sur l'argent réellement dépensé sur le chemin, je refuserais de souscrire à la réduction de ces taux lors même qu'ils seraient les plus élevés au monde.

L'ancien commissaire en chef, me dit-on, a employé beaucoup de temps à chercher de découvrir quel montant d'argent a été dépensé dans ce chemin de fer; au moins trois des membres de la Commission actuelle ont sérieusement étudié cette même question; c'est là la base de toute l'affaire, cependant l'organisation et la capitalisation des différentes sociétés qui ont existé comme compagnies de construction, exploitant et détenant des compagnies pour ces quelques centaines de milles, ont été tellement manipulées que toute l'histoire représente un labyrinthe mystérieux. Pourquoi a-t-il fallu obtenir tant de chartes, fédérales, provinciales, américaines et anglaises pour construire ce court chemin de fer? Pourquoi est-il impossible, d'après les dossiers existants, de montrer combien de numéraire a été dépensé dans cette entreprise? Pourquoi tout ce mystère? Quelqu'un le comprend peut-être complètement, aucune personne en rapport avec cette Commission ne le comprend; et personne, de la part des intimés, n'a pu l'expliquer.

Je n'ai aucun doute que, dans la construction de ce chemin, on n'a jamais dépensé l'argent qui est montré dans la capitalisation de ces compagnies, et la seule conclusion qu'il soit possible de tirer des combinaisons inutiles et mystérieuses d'individus et de corporations dans la construction et l'exploitation de ce chemin, c'est qu'on n'a jamais eu l'intention que quelqu'un puisse s'en rendre compte. Les intimés ne font aucune preuve de l'évaluation physique de l'entreprise dans ses conditions actuelles ou du coût de la reproduction; ainsi nous sommes forcés de lutter de notre mieux avec une série de comptes et de chiffres les plus complexes et les moins satisfaisants que j'aie jamais eu le malheur de contempler.

Les décisions de cette Commission diminueront les taux de cette route, dans la zone d'exploitation affectée par ces nouveaux tarifs, de trente-trois et un tiers pour cent. Voyons l'effet de cette décision, en supposant que ceci aurait eu pour effet d'établir une diminution d'autant dans les recettes brutes de l'année dernière.

Le rapport fait au gouvernement du Canada par la *British Yukon Company* couvre 90.32 milles au Canada; mais cette distance comprend celle du chemin de fer *British Columbit Yukon* à partir de Summit jusqu'à Pennington, soit une distance de 31 milles, et celle de la *British Yukon Company,* et de là à White-Horse. Le rapport du gouvernement fédéral pour l'année finissant le 30 juin 1910, établit que cette distance de 90.32 en Canada a réalisé des recettes brutes pour le transport des vopageurs de $78,283.00, et pour le transport des marchandises de $206,547.00. Les recettes brutes sont rapportées comme étant de $328,994.00. Les dépenses générales de trafic et de transport, entretien du chemin et des constructions, et l'outillage, sont en chiffres ronds de $117,000.00, laissant en chiffres ronds des recettes brutes pour ces 90.32 milles de $212,000.00.

Bien qu'une réduction d'un tiers dans les taux ne veut pas nécessairement dire une diminution dans le revenu, cependant pour les fins de l'analyse on peut admettre que le tiers de réduction des taux entraînera une réduction d'autant dans les recettes brutes. La réduction sur ce montant les laisserait à $219,000.00, ce qui constituerait des recettes brutes de $103,000.00. Ces chiffres peuvent signifier beaucoup ou rien, cela dépend de l'exactitude de la comptabilité de la compagnie.

Tel qu'indiqué dans le jugement rendu le 14 juin 1909, une résolution a été passée le 24 juin 1902, à l'effet que les recettes brutes du trafic d'entier parcours devaient être appliquées, d'abord, au paiement de l'exploitation et aux autres dépenses; en second lieu, au paiement de l'intérêt sur la dette fondée (en autant que les recettes locales seraient insuffisantes pour couvrir les dépenses d'exploitation et la dette fon-

dée) ; et le reste des recettes provenant du trafic devait être partagé entre la *British Columbia Yukon* et la *British Yukon,* comme suit: 25 pour 100 à cette dernière, 10 pour 100 à la première. Au débit, dans le cas de la *British Yukon* on porte 32 pour 100 des dépenses d'exploitation entre White-Horse et Skagway, et 14 pour 100 dans le cas de la *British Yukon Railway Co.* Ici encore, de même que dans tout le dossier de la route White-Pass et Yukon, nous trouvons beaucoup de matières complexes. En juin 1903, une résolution passée à différentes dates durant ce mois par les compagnies a qui appartient la route, dispose de la question de la distribution des recettes conjointes entre les compagnies respectives, et déclare:

"Attendu que le président de la compagnie connaît particulièrement tous "les détails de toutes ces questions, et à cause du délai qui en résulterait, il est "difficile ou impossible dans tous les cas de les renvoyer au préalable à la Com-"mission.

" C'est pourquoi, qu'il soit maintenant résolu, que le président de cette "compagnie est par les présentes avisé et autorisé de faire au nom de cette com-"pagnie tous les arrangements qu'il jugera à propos ou équitable de faire avec "telles compagnies, pour les fins de fixer ou de changer la proportion des recettes "conjointes ou des item particuliers des recettes conjointes, qui doivent être "distribuées de temps en temps entre ces compagnies, ou pour les fins d'imputer "sur les recettes brutes tels item qu'il jugera être une dépense spéciale ou extra-"ordinaire encourue par une ou plusieurs de ces compagnies pour le bénéfice "commun ou aux fins de fixer la proportion dans laquelle tels item seront sup-"portés par les compagnies respectives qui en bénéficient, et tels arrangements "pourront être faits aussi bien avant qu'après l'événement."

D'après cet arrangement, la division suivante des recettes brutes a été faite durant 1903-1905.

	P. & A. R. & N. Co.	B. C. Y. Ry. Co.	B. Y. Ry. Co.	B. Y. N. Co.
1903	13·06	7·6	14·8	64
1904	20·43	9·36	17·81	52·4
1905	30·34	8·62	16·91	44·13

On n'a pas soumis à la Commission la base de la distribution pour les dernières années; mais d'après les derniers renseignements que nous avons pu obtenir, on remarque que la division pour la partie de la route située en Canada représente seulement que 25 pour 100 des recettes brutes.

Les partages sont purement arbitraires. D'après la résolution, dont nous citons la partie qui concerne l'exploitation, ils sont entièrement à la discrétion du président de la compagnie, M. S. H. Graves. Nous n'avons pas eu l'opportunité de les contrôler; nous ignorons si la proportion des recettes brutes attribuée à la *British Yukon Navigation Company,* qui n'est pas sous notre contrôle, est une proportion raisonnable ou non. Il est évident que les chiffres compris dans le rapport ci-dessus fait au gouvernement dépendent entièrement, au point de vue de leur exactitude, de ces partages arbitraires. C'est un exemple équitable de tous les chiffres, statistiques et états de comptes qui nous ont été fournis dans cette longue cause. Tout dépend du jugement d'une ou de plusieurs personnes au fait des organisations de quelques-unes ou de l'une d'entre elles. Il ne paraissait pas exister aucune source originaire comme on peut être parfaitement certain, et à peu près la seule chose dans toute la cause dont on peut être parfaitement certain, c'est le fait que dans le passé les taux étaient excessifs et exorbitants. Naturellement, ces réductions ne s'appliquent pas aux tarifs d'accommodation sur le minerai dont il a été disposé dans la cause Conrad. Personnellement, j'ai été grandement embarrassé dans cette cause, n'ayant pas entendu la preuve. Cependant, je suis heureux de voir que le commissaire Mills et l'officier en chef du trafic, Hardwell, approuve entièrement l'ordonnance maintenant rendue.

Ces messieurs ont entendu toute la preuve donnée à Dawson et à Vancouver, et M. Hardwell a passé un grand nombre de jours à examiner les livres de la compagnie à Skagway.

Le sous-commissaire en chef Scott et M. le commissaire Mills partagent cette opinion.

L'ordonnance de la Commission en date du 18 janvier 1911, décrète (a) que le tarif conjoint C.C.C. n° 9, donnant les taux exigés par les compagnies intimées pour les différentes sortes de transport de marchandises spécifiées dans ce tarif entre Skagway, Alaska, et White-Horse, territoire du Yukon, et les gares intermédiaires dans la Colombie-Britannique et le territoire du Yukon, soit dévoué; et les compagnies intimées furent en conséquence requises de spécifier les tarifs conjoints des taux de fret et de voyageurs indiqués dans les dits tarifs qui furent désavoués, les dits tarifs substitués devant venir en vigueur pas plus tard que le 1er avril 1911.

Les compagnies intimées en appelèrent au Gouverneur en conseil de cette ordonnance, et demandèrent une ordonnance pour leur permettre de poursuivre leur appel, alors que la Commission prolongea la date où les dits tarifs substitués devaient être mis en vigueur jusqu'au premier juin 1911.

Re Pont de la *Canadian Northern Railway Company* sur la rivière Moira, Belleville.

Jugement, le sous-commissaire en chef Scott, 31 décembre 1910.

Dans sa requête, en date du 31 août dernier, la *Canadian Northern Railway Company* demande l'autorisation de construire un pont sur la rivière Moira, dans la cité de Belleville. Dans les plans soumis par la compagnie de chemin de fer on indique qu'il y aura sept piles. Le conseil municipal de la cité de Belleville fut requis de dire s'il avait aucune objecton à ce que ce pont fut construit, et après qulque correspondance on transmit à la Commission une copie certifiée d'une recommandation des comités des Chemins de fer et des Travaux publics qui a été adoptée par le conseil de ville de Belleville à une assemblée tenue le 17 octobre, qui se lit comme suit:

"Que, suivant l'opinion des membres des comités des Chemins de fer et des "Travaux publics, il vaudrait mieux que moins de sept piles seraient construi- "tes à cause des dommages pouvant être causés par la glace et l'inondation, mais "ils recommandent que le conseil ne se prononce pas soit par un consentement "ou par un refus, laissant la question entre les mains de la Commission des "chemins de fer du Canada, après examen des piles par un ingénieur de la Com- "mission."

Puis, dans une lettre qui nous fut transmise par l'avocat de la cité, en date du 2 novembre 1910, une résolution adoptée par le conseil municipal apparemment à la même date, est conçue dans ces termes:

"Que c'est l'opinion de cette assemblée que dans la construction du pont de "la *C. N. Railway Co.* au-dessus de la rivière Moira, dans cette ville, le moins "de piles possible, soient construites dans la rivière, et que copie de cette réso- "lution soit transmise à la Compagnie C.N.R., et à la Commission des chemins "de fer."

L'ingénieur de la Commission, M. Simmons, se rendit à Belleville et fit l'examen de l'emplacement du pont, et dans un rapport, en date du 7 novembre, approuvé par l'ingénieur en chef Mountain, il déclare:

"Après avoir pris en considération toute la question, je suis d'opinion qu'on "pourrait raisonnablement réduire de sept à cinq le nombre de piles à être cons- "truites. Cela aurait pour effet de prolonger la distance entre les arches de 65 "pieds à 86 pieds, et réduire de huit à six ces arches. Ceci ne réduirait pas

" d'une manière importante l'espace libre entre le pont et le fonds de la rivière, " et augmenterait la longueur des arches de 21 pieds et 8 pouces. Je puis dire " que la ville possède un pont, à environ 1,200 pieds en amont du pont projeté, " qui a trois arches, et que la plus longue de ces arches a 75 pieds."

Sur ce rapport, la Commission rendit l'ordonnance n° 12222, en date du 9 novembre 1910, autorisant la construction du pont projeté suivant le plan, sauf que le nombre de piles sera réduit de sept à cinq, et le nombre des arches de huit à six; des plans détaillés de l'ouvrage projeté devront être soumis à l'approbation de l'ingénieur de la Commission.

Après que cette ordonnance eut été transmise aux parties, le conseil municipal de la cité de Belleville, à une assemblée tenue le 14 novembre, adopta la résolution suivante, dont copie fut soumise à la Commission:

" Que ce conseil soumet à la Commission des chemins de fer que la ville soit " entendu au sujet du nombre de piles du pont du C.N.R. au-dessus de la rivière " Moira, et spécialement à raison du fait que M. Simmons, ingénieur de la Com- " mission des chemins de fer, déclare à ce conseil qu'après qu'il aura envoyé au " conseil une copie de son rapport, nous serions entendus."

Une séance spéciale de la Commission fut convoquée à Belleville pour le 29 novembre, à laquelle un avocat pour les deux partie et un certain nombre de citoyens furent entendus, et l'emplacement choisi pour l'érection du pont projeté fut examiné par le commissaire McLean et moi-même. Comme nous constatâmes à ce moment-là que le pont devait traverser une partie considérable de la rivière Moira, qui, d'après les prétentions de la cité de Belleville, est comprise dans les limites territoriales du port de Belleville, lequel aux termes d'une loi spéciale, 52 Vict. chap. 35, Loi concernant le port de Belleville, était sous la juridiction des commissaires du port de Belleville, il fut décidé de soumettre la question au département des Travaux publics du Gouvernement fédéral avant de prendre une décision finale.

Ceci fut fait, et la Commission reçut une lettre du secrétaire du département des Travaux publics, en date du 29 décembre, contenant copie d'un rapport de M. J. C. Sing, ingénieur de division du département, dans laquelle il déclare, entre autres choses, la suivante:—

" Je suis d'opinion que le dit pont (avec cinq piles dans la rivière) tel que " tracé sur le plan du C.N.R., est conforme aux conditions et n'augmentera pas " l'embâche sur la rivière."

M. Sing fait aussi remarquer qu'on devrait faire disparaître un banc du roc dans la rivière près de l'endroit où sera construit le pont; c'est une obstruction qui empêche la descente du frazil et des banquises, et il déclare de plus qu'on devrait aussi enlever toute matière qui se trouve dans le chenal en bas du pont projeté afin de donner une profondeur de douze pieds d'eau. Son rapport ne fait pas voir clairement s'il entend que ce travail devrait être fait par son département.

La Commission ayant soigneusement étudié cette question, et ayant devant elle l'opinion de deux de ses propres ingénieurs et de l'ingénieur de division du département des Travaux publics à l'effet que la construction de cinq piles dans la rivière pour supporter le pont projeté n'augmenterait pas l'embâcle, devrait, je crois, permettre à la compagnie de chemin de fer de procéder à son travail et de construire le pont, avec l'entente que la cité de Belleville aura le droit, en aucun temps, de s'adresser à la Commission à l'effet d'en obtenir une ordonnance pour forcer la compagnie de chemin de fer à prendre les moyens de prévenir l'embâcle en amont de son pont lorsqu'il sera construit, s'il est démontré que les désastres causés à Belleville par l'inondation résultant du refoulement de la glace sont plus considérables par le fait de la construction de ce pont.

Il ne sera pas nécessaire de rendre une autre ordonnance. Le secrétaire devra simplement écrire à la *Canadian Northern Railway Company* pour lui dire que la Commission annule la demande contenue dans la dépêche télégraphique du secrétaire, en date du 22 novembre, à l'effet de ne pas continuer l'exécution de l'ordonnance du 9 novembre, et que la compagnie peut maintenant procéder à l'exécution de ses travaux.

M. le commissaire McLean appuie le jugement ci-dessus.

Imperial Steel and Wire Company, Ltd., vs *Grand Trunk Railway Company.*

Jugement du commissaire en chef Mabee, 10 janvier 1911.

Le 12 mars 1910, les requérants se plaignirent à la Commission qu'ils avaient reçu, durant les deux semaines précédentes, presque chaque jour, des commandes télégraphiques de leur agent de Winnipeg demandant des chargements de wagons de clous de fil de fer devant être expédiés exclusivement par voie ferrée à Winnipeg par voie du Grand-Tronc et du C.P.C., jusqu'à North-Bay, et par voie du Grand-Tronc à North-Bay, du C.P.C. jusqu'à Port-Arthur, et C.N.C. jusqu'à Winnipeg. Il est aussi allégué que la Compagnie du Grand-Tronc est la seule ligne à Collingwood, et que, sur demande à l'agent de la compagnie à cet endroit, ce dernier répondit aux requérants qu'il avait reçu des ordres de ne pas mettre de wagons du Grand-Tronc sur ce parcours, mais qu'il pourrait fournir des wagons immédiatement aux requérants si ces derniers voulaient passer par Chicago; et que, si on insistait sur le parcours en premier lieu demandé, l'agent serait obligé de donner la commande aux wagons du Pacifique-Canadien ou du Canadian-Northern, suivant le cas, bien que le Grand-Tronc avait des wagons vides dans sa cour. Les requérants allèguent, en outre, qu'on ne devrait pas permettre cela, car c'est placer sur un pied d'inégalité le manufacturier dont l'établissement n'est que sur une ligne de chemin de fer.

Le 14 avril, le Grand-Tronc produisit sa réponse à cette plainte, alléguant, entre autres choses, qu'au moment où se produisit cet évènement la compagnie manquait de wagons d'un bout à l'autre d'Ontario, parce que le nombre des wagons chargés sortant était plus considérable que celui qui rentrait dans Ontario, et que soixante pour cent des wagons à marchandises étaient sur les autres lignes; que, afin de protéger le trafic local et conserver assez de matériel pour cette fin, il leur fallait placer des commandes sur les lignes qui lui sont raccordés pour avoir les wagons vides étrangers dont ils pourraient aboir besoin pour leur trafic.

Il est admis qu'on a refusé aux requérants de charger des wagons du Grand-Tronc pour Winnipeg, par la route ci-dessus mentionnée, savoir le Pacifique-Canadien et le Canadian-Northern.

On espérait que cette pénurie de wagons cesserait bientôt, mais les requérants désirent qu'une décision sur les faits soit rendue, et nous croyons que c'est leur droit de l'obtenir.

A la date du 27 avril, les requérants allèguent qu'ils sont forcés, pour pouvoir faire des affaires en concurrence avec d'autres manufacturiers qui ont des facilités de transport de la part du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadine et du Canadian-Northern, et ils paraissent être sous l'impression qu'ils ont en quelque sorte le droit de se faire fournir par la Commission des facilités de transport aussi grandes que s'ils étaient établis à des endroits où il y a deux ou trois lignes de chemin de fer qui se joignent.

En avril dernier la Commission fit savoir aux requérants qu'elle ne croyait pas qu'il fut raisonnable d'exiger qu'une compagnie de chemin de fer fournisse ses wagons pour une courte traction sur sa propre ligne et une longue traction sur la voie d'une autre compagnie.

Supposons qu'en avril dernier, la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc manquait de wagons parce que son matériel roulant était sur d'autres lignes. Main-

tenant il nous semble que son premier devoir est de protéger le trafic sur sa propre ligne. Si les requérants avaient le droit d'exiger que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc envoie ses propres wagons et dégarnisse ses lignes, tout autre expéditeur établi sur la ligne du êrand-Tronc aurait le même droit, et s'il n'était pas permis à la compagnie de chemin de fer de contrôler le mouvement de son propre matériel roulant, sous très peu de temps, son matériel serait pratiquement hors de son contrôle. Cette question fut mise à l'étude dès 1888, dans une cause de *Riddle* vs *The Pittsburg &Lake Erie Railroad Company,* rapportée dans 1 *Insterstate Commerce Reports,* page 374, duquel l'extrait suivant est tiré:—

" Si les plaignants avaient le droit d'insister pour que la compagnie leur " envoie ses wagons à cette époque à Buffalo, alors toute autre mine de charbon " sur sa ligne avait le même droit, ce qui aurait eu pour effet de dépouiller ce " chemin de fer de tout son matériel, laissant les autres affaires le long de sa " ligne aller en ruine, mais aucune d'elle n'avait tel droit. La compagnie devait " accomplir son devoir légal. Son premier et son plus important devoir légal " vis-à-vis le public expéditeur est de faire tout en son pouvoir pour que son maté- " riel complet soit à la disposition des expéditeurs qui sont établis le long de sa " ligne." Plus loin, " Dans ces circonstances, le devoir légal de cette compagnie " de chemin de fer est, comme le démontre la preuve, de faire circuler ses wagons " de manière à les tenir autant que possible sur sa ligne et confinés aux affaires " de sa ligne, ce que la compagnie a fait."

Nous ne voulons pas laisser entendre que la Commission n'a pas le pouvoir d'exiger d'une compagnie de chemin de fer qu'elle transporte ses wagons sur d'autres lignes, mais nous confirmons simplement le principe, que dans aucun temps où une compagnie n'a pas de wagons à sa disposition, non seulement c'est le privilège, mais c'est le devoir d'une compagnie de chemin de fer de retenir son matériel de manière à ce que le trafic sur ses propres lignes soit bien soigné.

Dans la cause du *Canadian Pacific Railway Company* et la *Nelson & Fort Shepard Railway Company,* dès le 13 octobre 1906, l'ex-commissaire en chef décida que la *Nelson & Fort Shepard Railway Company* n'avait pas besoin de permettre que son matériel laisse ses propres lignes et exigea que la *Nelson & Fort Shepard Railway Company* fournisse un service et des facilités convenables pour recevoir, transporter et livrer le trafic de Salmo et Ymir jusqu'au point de jonction de la *Canadian Pacific Railway Company,* et de plus, exigea que cette dernière compagnie fournisse un service et des facilités suffisants et convenables pour recevoir, transporter et livrer tel trafic rendu à cet endroit pour être transporté plus loin jusqu'à des endroits situés sur la ligne du Pacifique-Canadien, de temps en temps, à demande.

Nous ne croyons pas, en supposant que la Compagnie du Grand-Tronc s'efforçait honnêtement de donner ses soins au trafic de ses propres lignes, à cette époque, que les requérants avaient le droit de la forcer de fournir ses propres wagons pour le transport de ce trafic jusqu'à Winnipeg, le long de la route qu'ils demandaient.

Quant au point soulevé par la compagnie de chemin de fer qu'elle fournirait des wagons pour ce trafic par voie de Chicago, la réponse de la compagnie de chemin de fer qu'elle avait d'autres wagons sur ses lignes qu'elle pourrait utiliser au lieu de faire circuler des wagons vides vers l'Ouest. A tout événement, il est bien réglé que le chemin de fer initial ou originaire a droit à une traction sur ses propres lignes aussi longue qu'il est raisonnable. Ce principe posé dans la cause anglaise de *The Plymouth, Davenport and South-Western Junction Railway* vs *Great Western Railway Company,* 10 *Railway and Canal Traffic Cases,* page 68. Voici un extrait du jugement dans cette cause:—

" Par exemple, d'un côté il nous faut prendre en considération que la *Great* " *Westehn Company* ne devrait pas, sans cause et dans l'intérêt public, être priv?e " de l'avantage de son long parcours pour ce qui en est du trafic qui a pris nais- " sance sur son propre système."

Il n'est pas nécessaire d'en dire davantage sur ce point, car ce que nous venons de citer couvre la plainte du requérant.

Le sous-commissaire en chef Scott et M. le commissaire McLean appuient ce jugement.

Great Northern Railway Co. vs *The Canadian Northern Railway Co.*

Les faits sont entièrement exposés dans le jugement du commissaire en chef.

Jugement rendu par le commissaire en chef Mabee, le 6 février 1911.

En septembre 1907, la *Great Northern Railway Company* déposa entre les mains de la Commission une requête pour obtenir une ordonnance forçant la *Canadian Northern Railway Company* à *agréer et souscrire à un tarif conjoint de $2.50 par tonne sur le charbon entre Duluth et Winnipeg,* alléguant, entre autres choses, que le prix de transport du charbon depuis Port-Arthur et Fort-William jusqu'à Winnipeg, sur les lignes du Canadian-Northern, était de $2.50 la tonne; que le tarif conjoint entre la requérante et l'intimée de Duluth à Winnipeg était de $3 la tonne, et de ce prix l'intimée reçoit soixante-quinze cents la tonne; que la requérante désirait réduire son taux à $2.50 la tonne, et était prête à allouer à la requérante soixante-quinze cents la tonne sur ce tarif réduit; que la distance qui existe entre Duluth et Emerson par la voie du Great-Northern est de 365 milles, et par le Canadian-Northern elle est de 66 milles de ce dernier endroit à Winnipeg; que les citoyens de cette dernière ville se sont adressés à la requérante pour qu'elle les aide dans leur approvisionnement de charbon; et que ceci ne peut se faire qu'en mettant le tarif Duluth-Winnipeg sur la même base que le tarif Fort-William et Port-Arthur-Winnipeg.

A cette demande, la *Canadian-Northern* fit une longue réponse, et s'objecta à la juridiction de la Commission; cette question fut plaidée et la décision fut rendue contre les prétentions de l'intimée. Plus tard, la preuve fut faite à Fort-William et à Winnipeg très au long, et la cause fut encore plaidée dans toutes ses phases dans la dernière semaine de janvier 1908, et le jugement fut réservé. La mort de feu le commissaire en chef eut lieu six semaines après la clôture de la cause, et il n'a jamais été depuis disposé de l'affaire d'une manière définitive.

L'article 336 pourvoit que, quant à ce qui concerne tout le trafic transporté d'un point quelconque des Etats-Unis au Canada par une voie continue exploitée par plus d'une compagnie, un tarif conjoint pour telle route sera déposé entre les mains de la Commission. Cet article s'applique au transport du charbon de Duluth à Winnipeg par la requérante et l'intimée, et, conformément à cet article, la requérante a dûment déposé C.C.C. n° 142, en vigueur le 31 décembre 1909, remplacé par C.C.C. n° 612, mis en vigueur le 6 août 1909; remplacé par C.C.C. n° 631, en vigueur le 30 septembre 1909; tous ces tarifs nommant la *Canadian Northern Railway Company* comme voiturier participant, et le tarif de Duluth à Winnipeg de $3, C.C.C. n° 631, a été depuis et est encore en vigueur.

L'article 338 pourvoit à ce que là où ces tarifs conjoints sont déposés, la compagnie ou les compagnies devront jusqu'à ce que le tarif soit *remplacé* ou *désavoué par la Commission,* imposer le ou les taux qui y sont spécifiés.

Dans la cause de la *Grand Trunk Railway Company* vs *The British American Oil Company,* 43 S.C.R. 311, la Cour Suprême a maintenu, confirmant la décision de cette Commission, que, d'après l'article 336, des tarifs déposés par les compagnies de chemins de fer étrangères pour les taux sur un trafic d'entier parcours qui vient d'un territoire étranger, pour être transporté par des routes continues appartenant à ou exploitées par deux ou plusieurs compagnies venant de localités étrangères à destination du Canada, ont force effective obligatoire sur toutes les compagnies canadiennes participant au transport, bien que ces dernières n'aient pas expressément consenti à ce tarif, et ils peuvent être mis en force par la Commission contre toutes telles compagnies canadiennes.

D'après cette décision, il n'y a et il n'y a rien eu pour empêcher la *Great Northern Railway Company,* si elle le voulait, de produire un tarif fixant un taux de $2.50

sur le charbon de Duluth à Winnipeg, nommant la *Canadian Northern Railway* comme voiturier participant, et ce tarif *"remplacerait"* l'ancien de $3, et le Canadian-Northern serait tenu d'accepter et de transporter le trafic d'après ce tarif, à moins qu'il n'eût été *"désavoué par la Commission"*. Aucune ordonnance donnant la permission de déposer tel tarif ou demandant à la *Canadian Northern Railway Company* d'y consentir ou d'y souscrire, n'était ni n'est nécessaire, et cette demande est complètement inutile.

Le Canadian-Northern a produit, durant tout ce temps, un consentement général à tous les tarifs que la Great-Northern aurait pu déposer, et, sous ce rapport, sa position aurait été beaucoup moins faible que celle du Grand-Tronc dans la cause de l'huile, car, dans cette circonstance, elle s'est efforcée de se protéger en produisant une exception au taux pour l'huile de l'*Indianapolis Southern.*

Cependant, vu la preuve considérable et le temps et le travail employés dans l'argumentation, pour ne rien dire de l'importance qui lui est attribuée tant par l'intimée que par la *Canadian Pacific Railway,* il ne convient pas de laisser cette cause dans cette position, car, il n'y a pas de doute que si les requérants déposaient un tel tarif, les intimés s'inscriraient de suite en désaveu, et vu que tous les éléments possibles sont maintenant devant la Commission, il nous paraît raisonnable de déterminer que, si un tarif de $2.50 était imposé par les requérants entre Duluth et Winnipeg sur la route des requérants et les lignes des intimés, il serait désavoué par la Commission.

La *Canadian Northern Railway Company* a une ligne de Port-Arthur à Winnipeg, la Compagnie du Pacifique-Canadien a une voie double entre Fort-William et Winnipeg, et la preuve démontre que de fortes sommes d'argent ont été dépensées à Port-Arthur par les intimés pour y établir un système pour le maniement du charbon. Des montants considérables sont payés en gages à ces deux endroits à des manœuvres dans ce travail; et il est clairement démontré que si ce commerce était enlevé à ces villes, ce serait de nature à leur faire grand tort. Les faits, en autant qu'ils affectent ces deux villes, ont été soumis par les avocats de ces villes, permission leur ayant été accordée d'intervenir, et peuvent avoir ou ne pas avoir d'influence sur la cause.

Occupons-nous pour un instant de la cause au point de vue de la Canadian-Northern seulement: elle jouit à l'heure qu'il est du revenu provenant de son trafic de charbon au taux de $2.50 la tonne, par le transport de Port-Arthur à Winnipeg, environ la même distance qu'entre Duluth et Winnipeg, et le Great-Northern désire lui enlever ce trafic, en mettant dans son propre trésor les sept dixièmes des revenus produits par ce tarif, réduisant les recettes de la Canadian-Northern de $2.50 à 75 cents la tonne, et la forçant à ramener ses wagons à grain vides jusqu'à Winnipeg, avec ce trafic de charbon en moins. A quels intérêts cet état de choses servirait-il? Quelles sont les raisons qui militent en faveur du transport de ce trafic et du revenu qui en provient d'une compagnie à une autre? Quel avantage en retirerait le consommateur de charbon de Winnipeg? Recevrait-il son charbon par une route plus courte ou à un taux moins élevé quant au transport? Cette cause ne doit pas être étudiée comme si la demande venait de la population de Winnipeg, appuyée d'une preuve suffisante que les chemins de fer sont en défaut de fournir un approvisionnement suffisant de charbon par voie de Fort-William et Port-Arthur. On a parlé quelque peu au sujet d'un certain manque d'approvisionnement pendant un certain temps, mais il n'a pas été dit à l'audition que la route de Fort-William et Port-Arthur n'était pas satisfaisante et raisonnable ni que les chemins de fer circulant de ces endroits ne pouvaient approvisionner Winnipeg et les endroits environnants de tout le charbon nécessaire, et au coût minimum quant au transport.

Cette demande est donc une tentative évidente et égoïste faite par les requérants pour se servir de la Commission à l'effet de détourner vers ses propres lignes le trafic des lignes de l'intimée; non pour fournir une route meilleure ou moins oné-

reuse pour le transport du charbon à Winnipeg, ni pour donner un service plus prompt ou plus stable, mais seulement afin que les requérants puissent percevoir les revenus gagnés par l'intimée par ce trafic de charbon. Cette Commission a fermement refusé de permettre qu'on fit un tel abus de la loi des chemins de fer.

Une tentative d'un genre à peu près semblable fut faite dans la cause de *Muskoka Rates.* La Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern *vs* la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc et la Compagnie du Pacifique-Canadien, *Canadian Railway Cases,* 289. A cette époque la Commission déclara: " Est-il juste que la requérante " soit autorisée à se servir de la loi pour détourner des lignes du Grand-Tronc et du " Pacifique-Canadien, à Toronto le trafic des touristes que ces deux dernières compa- " gnies ont pris des années à organiser? Il est évident que ce serait à l'avantage de la " requérante, mais il n'a nullement été démontré que le public y soit intéressé d'une manière appréciable."

Le même principe est en jeu dans la cause de la *Elder Dempster Steamship Company vs* les compagnies du Grand-Tronc et Pacifique-Canadien, 10 *Canadian Railway Cases,* 334. Dans cette cause, la Commission rejeta la demande, et l'extrait suivant du jugement suffit pour montrer pourquoi la tentative échoua: " A la face même de la question, c'est une lutte pour obtenir des chemins de fer une partie de leur trafic vers l'ouest; et il n'est en aucune façon démontré que les expéditeurs retireraient aucun bénéfice tangible si la demande était accordée. En Angleterre, dans une cause de la *Didcot, Newbury and Southampton Railway Company* vs *the London and Southwestern Railway Company,* 10 *Railway and Canal Traffic Cases,* 9 sir Frederick Peel dit: " Il me semble, d'après la preuve, que les moyens utilisés pour cette fin par la *Southwestern Company,* par sa voie, ne laisse aucune cause de plainte, et que le public ne retirerait aucun avantage réel en se servant de la voie proposée par les requérants." Ces mots s'appliquent particulièrement à la présente cause, car il n'y a pas de preuve, et l'avocat n'a pas plaidé que la route suggérée par la *Great North Western* serait avantageuse pour le public.

Aux Etats-Unis l'administration de la loi concernant le commerce s'est faite entièrement dans les lignes ci-dessus indiquées. *In re Through Passenger routes,* 16 *Interstate Commerce Reports,* à la page 310, le président d'alors dit: " Le statut pourvoit à ce que la Commission pourra établir des routes continues et des tarifs conjoints, mais n'oblige pas de ce faire. Il s'ensuit donc que, avant que la Commission puisse exercer légalement sa discrétion à ce sujet, elle doit démontrer qu'il n'existe aucune route raisonnable ou suffisante; et lorsque sa juridiction est ainsi établie, sa discrétion doit reposer sur de saines considérations de justice vis-à-vis le public et les compagnies de transport."

Dans la cause *Bear Brothers* vs *The Missouri Pacific,* 17 I.C.R., à la page 225, le président actuel dit: " Comme je comprends la loi, elle n'exige pas de nous, dans tous les cas où il n'y a pas de route continue ni de tarif conjoint, d'établir une route et fixer un tarif qui s'y applique, elle ne nous donne que le pouvoir de le faire dans une cause appropriée, aux fins de donner effet à la loi."

Dans la cause *Spring Hill Coal Company* vs *Erie Railroad Company,* 18 I.C. R., 508, il a été décidé que la *Interstate Commerce Commission* n'avait pas de juridiction pour établir une route continue et un tarif conjoint là où il existe déjà une route continue.

Maintenant, en faisant l'application des principes établis dans ces causes à celle que nous sommes à étudier, la Commission trouve que de fait il existe déjà une route et un tarif raisonnable, non pas un tarif conjoint avec les compagnies de navigation qui transportent ce charbon, parce que la Commission n'a aucun contrôle sur ces dernières, mais une route convenable menant à destination; de sorte que si cette cause était portée devant la *Interstate Commerce Commission,* cette Commission pourrait dire aux requérants, sur cette déclaration de faits, qu'elle n'a pas le droit d'établir une autre route.

Il peut se faire que la loi des chemins de fer donne une plus grande autorité à cette Commission, et que nous ayons le droit d'établir plus qu'une route et un tarif conjoint entre deux points donnés; mais toute mesure de ce genre ne pourrait être justifiée qu'en établissant clairement que l'intérêt public exige une pareille intervention.

La loi exige des compagnies de transport qu'elles établissent des routes continues convenables et des taux qui leur soient applicables, et en ce faisant elles ont fait leur devoir à ce sujet. La *Canadian-Northern* dit qu'elle a établi une route convenable pour transporter le charbon jusqu'à Winnipeg; ce fait est justifié par la preuve, et elle n'est pas tenue de proposer une autre voie établie par la *Great Northern Railway Company,* cette proposition est faite exclusivement pour l'avantage pécuniaire du *Great Northern,* tout en causant une perte de revenu au *Canadian Northern,* et sans aucun avantage pour le public.

Si tel tarif était déposé par les requérants, dans l'état de choses actuel, il serait désavoué par la Commission.

Le sous-commissaire en chef Scott et monsieur le commissaire McLean partagent la manière de voir du commissaire en chef.

Dans la cause de *Byron Telephone Company* vs *The Bell Telephone Company of Canada.*

Jugement rendu par le commissaire en chef Mabee, le 20 janvier 1911.

Le 4 octobre 1906, ces deux compagnies firent une assez longue convention dans laquelle il est dit que la Compagnie Byron était sur le point de construire une ligne partant du village de Byron jusqu'à certains endroits dans les townships de Westminster, Delaware, Tobo et London, dans un rayon de dix milles du village de Byron, tous dans le comté de Middlesex, et qu'elle demande à la *Bell Telephone Company* la permission d'établir un raccordement avec son système.

Le paragraphe 1 de la convention dit: " Que la *Bell Telephone Company* permet- " tra un échange de conversations et de messages téléphoniques entre le système de la " Compagnie Byron tel que ci-dessus décrit et le système de la Compagnie Bell, suivant " les règles et règlements de la Compagnie Bell et aux prix ci-après stipulés, et de se " pourvoir du matériel nécessaire à cet effet à son bureau dans le village de Byron.

Il n'est pas nécessaire de référer aux autres clauses de la convention.

Annexé au dossier, il y a une lettre du surintendant général de la *Bell Telephone Company,* en date du 4 décembre 1906, adressée à la Compagnie Byron, accusant réception d'une lettre adressée à M. T. H. Ashley, demandant la permission de prolonger le système de la Compagnie Byron. La lettre accorde la permission telle qu'exposée dans la requête, et demande à la compagnie requérante, lorsqu'elle sera prête à faire le raccordement de ses lignes additionnelles, de se mettre en communication avec la Compagnie Bell, et de dire la distance qui existe entre les lignes que cette compagnie aurait à poser depuis son bureau et son point de jonction.

La demande à laquelle il est référé dans la lettre ci-dessus n'est pas devant nous.

Une lettre est aussi produite, en date du 18 septembre 1909, du surintendant général de la Compagnie Bell à la Compagnie Byron, alléguant que la correspondance et le contrat ont été examinés, et la lettre contient l'avis de la Compagnie Bell qu'elle ne croit pas que la Compagnie Byron aura besoin d'un commutateur d'une capacité de plus de quarante-sept, ce qui serait suffisamment pour cinq lignes terminales, et que, dans les circonstances, la Compagnie Bell refuse d'ajouter des lignes au commutateur, car elle ne considère pas que ce raccordement est profitable à la compagnie.

Une autre lettre, en date du 6 décembre 1909, contient une décaration transmise à la Compagnie Bell par M. Richmond, qui était apparemment l'agent de la compagnie à Londres. M. Richmond dit qu'il ne voit rien dans la correspondance qui indique que la Compagnie Bell, en aucun temps, ait eu l'intention ou s'attendait d'établir plus de trois lignes sur son indicateur de Byron, et qu'il ignorait les raisons qui

avaient déterminée le changement du cahier de charges de 47 à 50. Le surintendant général de la Compagnie Bell allègue de plus que le contrat n'est pas satisfaisant, sous d'autres rapports, pour sa compagnie, et qu'elle doit encore refuser de se conformer à la demande qui lui est faite d'encourir les dépenses nécessaires pour satisfaire les désirs de la requérante.

Attachée au dossier, il y a une longue liste de chiffres montrant la position financière des deux compagnies, et ce que chacune a faite aux termes de la convention, mais, dans mon opinion, ceci n'est pas important. Le point est de savoir quel est la convention? Et je présume que les parties doivent s'y conformer, qu'ele soit avantageuse pour l'une d'elles ou pour les deux.

La question vient devant a Commission sur la requête de la Compagnie Byron, qui désire l'interprétation de ses droits d'après la clause 1.

Dans un mémoire en date du 20 décembre, que j'ai demandé de transmettre aux parties, je dis qu'il me parait y avoir quelque doute quant aux faits, et que je ne vois pas comment on peut décider cette question. A ce moment-là, la réponse de la Compagnie Bell n'avait pas été reçue. Cette réponse allègue que, actuellement, les abonnés de la Compagnie Byron communiquent entre eux au moyen du commutateur de la Compagnie Bell à Byron, bien que tel échange n'ait jamais été prévu par le contrat ni qu'il y ait été pourvu; et que le système Byron s'est tellement accru qu'il aurait besoin d'un commutateur plus considérable pour son service d'échange "*entre ses propres* abonnés".

Je ne trouve rien dans le dossier des requérants sur ce point. Ils prétendent purement et simplement que la capacité du commutateur fourni par la Compagnie Bell n'est pas suffisante. Suffisante pourquoi?

Dans une lettre en date du 12 décembre, M. Robert McEwen allègue qu'à son avis le contrat exige que la Compagnie Bell fournisse un commutateur suffisant pour toutes les lignes que la Compagnie Byron fait entrer dans le bureau de la Compagnie Bell à Byron.

La première clause du contrat n'est pas du tout ambiguë lorsqu'on connaît les faits. Elle impose à la Compagnie Bell l'obligation de fournir le matériel nécessaire pour permettre l'échange des conversations et des dépêches téléphoniques *entre le système de la Compagnie Byron,* tel que mentionné dans le contrat, et le *système de la Compagnie Bell.* S'il est nécessaire que ce commutateur soit agrandi pour répondre aux obligations de cette clause, alors la Compagnie de Téléphone Bell est tenue de fournir un commutateur agrandi. Si, d'un autre côté, le commutateur actuel est assez grand pour répondre aux besoins des abonnés de la Compagnie Byron d'un côté et des abonnés de la Compagnie Bell d'un autre côté, alors la Compagnie Bell me paraît avoir accompli son devoir d'après le contrat. Si ce commutateur agrandi est nécessaire pour répondre aux besoins des abonnés de la Compagnie Byron entre eux, qui correspondant par l'entremise du bureau de la Compagnie Bell, cela ne me paraît pas découler du contrat. Les parties elles-mêmes le sauront, et la décision ci-dessus peut s'appliquer suivant les faits établis.

Le sous-commissaire en chef Scott et M. le commissaire McLean partagent l'opinion du commissaire en chef.

"THE CANADIAN NORTHERN RAILWAY CO. VS THE CANADIAN PACIFIC RAILWAY CO."

Jugement rendu par le sous-commissaire en chef Scott e 3 février 1911.

La *Canadian Northern Railway Co.* demande l'autorisation de traverser la ligne principale de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, laquelle est sa ligne de la Rive-Nord conduisant à Ottawa, à quelque distance de la Jonction Jacques-Cartier, au moyen d'un viaduc. Il appert qu'à l'endroit où la traversée doit être construite, il y a un embranchement du C.P.C. conduisant à la prison. Pour faire

placer cette ligne d'embranchement dans la même ouverture sous le pont de la Canadian-Northern, qui traversera la ligne principale du Pacifique-Canadien, il faudra déplacer la voie d'embranchement. La question s'est présentée de savoir qui devait payer le coût du déplacement de cette voie. La localisation du pont en question a été approuvée le 30 août 1906, et l'embranchement du Pacifique-Canadien conduisant à la prison a été approuvée le 29 janvier 1908; mais ce dernier embranchement est construit depuis quelque temps déjà.

Suivant la décision du commissaire en chef dans la cause C.-N. *vs.* C.P.C., 7 *Canadian Railway Cases*, p. 297, "construction" et non pas "approbation de tracé" donne priorité. C'est pourquoi, l'embranchement de la Compagnie du Pacifique est plus ancienne et toute dépense en rapport avec son dépplacement pour fins ci-dessus mentionnées doivent être supportées par la requérante.

Une ordonnance devrait être rendue accordant la requête à condition que la voie d'embranchement ainsi que la voie principale du C.P.C. soient traversés par un viaduc; les plans détaillés devront être approuvés par un ingénieur de la Commission, et toute dépense reativement à ces travaux devra être supportée par la requérante.

M. le Commissaire McLean souscrit à cette décision.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER JACQUES-CARTIER ET MAISONNEUVE (GRAND-TRONC) VS COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Jugement du sous-commissaire en chef Scott, rendu le 2 février 1911.

La Compagnie du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve, (G.-T.) demande l'autorisation de construire un passage à niveau au-dessus de la voie du P.-C. près du raccordement, à la Jonction Jacques-Cartier. La preuve relève qu'il y a un très grand nombre de convois, un peu plus de 50 par jour, qui circulent sur la ligne du P.-C., avec la perspective d'un trafic plus considérable. Ceci ne s'applique pas seulement à la ligne de la Rive-Nord allant à Ottawa, mais aussi à sa ligne de Québec. Il a été démontré qu'en allant à un point rapproché plus à l'est que celui de l'endroit où la Compagnie Jacques-Cartier demande un passage à niveau, une traversée avec un dégagement suffisant pourrait être construite au-dessous de la voie du Pacifique-Canadien, laquelle serait suffisante. A quelque distance plus à l'ouest du point que la Compagnie du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve désire traverser à niveau, le Canadian-Northern a commencé des travaux considérables pour traverser au-dessus de la voie du Pacifique-Canadien.

D'après toutes les circonstances de cette cause, je suis d'opinion que la requête de la Compagnie Jacques-Cartier, à l'effet de traverser le Pacifique-Canadien à niveau devrait être refusée, et qu'avis devrait être donné à cette compagnie que, si elle désire croiser le Pacifique-Canadien, elle devrait le faire par quelques moyens qui pourvoieraient à la division des niveaux.

M. le Commissaire McLean approuve cette décision.

REQUÊTE DE J. J. TAYLOR, TORONTO, TRANSPORT DES COFFRES-FORTS.

MM. J. et J. Taylor, de Toronto, se plaignent que la note annexée à l'item 35, page 47 de la Classification Canadienne n° 15, savoir "Les coffres-forts de 1,000 livres chaque, ou plus, devront être chargés ou déchargés par les propriétaires," est une distinction injuste contre eux comme manufacturiers de coffres-forts.

Jugement rendu par le commissaire en chef Mabee, le 8 mars 1911.

La plainte attaque la note annexée à l'item 35, page 47, de la classification n° 15, qui se lit comme suit:—

"Les coffres-forts pesant 1,000 livres chacun ou plus, devront être chargés "et déchargés par les propriétaires."

Ceci est une exception à la règle 12, qui pourvoit que le fret pesant 2,000 livres ou plus par ballot doit être chargé et déchargé par les propriétaires. Cette exception est portée au tarif du transport des marchandises et avec les coffres-forts de 1,000 livres chaque, ou plus, on voit:—

"les embarcations de toutes sortes; articles de ménage et effets de colons, dalles "de marbre, pianos, vitres en boîtes, dont les dimensions extérieures auront plus "de 10 pieds carrés."

On s'imagine de suite pour quelles raisons ces articles doivent, à juste titre, être exceptés quant au transport—mais pourquoi en est-il ainsi des coffres-forts d'au delà de 1,000 livres? On répond que

" des voitures et des appareils spéciaux sont requis "

pour déplacer les coffres-forts pesant plus de 1,000 livres, et qu'il faut plus de mains; que c'est un service et une dépense non ordinaires. Maintenant les compagnies de transport charroient toutes sortes de machines pesant au delà de 2,000 livres, mais non un coffre-fort en fer. Prenons, par exemple, une presse à imprimer de 1,800 livres, construite avec des parties délicates et exigeant d'être maniée soigneusement. Il en coûterait certainement plus cher aux compagnies et plus de mains seraient requises pour la manier qu'un coffre-fort d'une égale pesanteur. Les requérants ont fait venir un charretier expérimenté, qui dit qu'il préfère manier un coffre-fort qu'une machine, que "le coffre-fort est sur des roulettes, et se meut facilement", et qu'il manœuvre des coffres-forts depuis 35 à 37 ans.

La position, alors, est celle-ci, c'est que les compagnies de transport admettent qu'il est raisonnable pour elles de transporter toutes sortes de machines jusqu'à concurrence de 2,000 livres, mais refusent d'étendre cette règle aux coffres-forts en fer, à moins qu'ils pèsent moins de 1,000 livres. Les requérants n'en fabriquent pas qui tombent sous cette règle. S'il est raisonnable de transporter une machine de 1,500 ou de 1,800 livres, il ne nous paraît pas raisonnable de refuser le même privilège aux manufacturiers de coffres-forts. Cela semble mettre les manufacturiers de coffres-forts sur un pied d'inégalité avec les manufacturiers de machines, et une ordonnance doit être rendue annulant cette note de la classification, èt les règles de transport doivent être amendées en conséquence.

Le sous-commissaire en chef Scott et MM. les commissaires Mills et McLean souscrivent à cette ordonnance.

Demande faite par MM. Thomas Miles Sons, de Hamilton, Ont., taux sur le coke d'usine à gaz.

Thomas Miles Sons, Limited, se plaignent de l'augmentation faite par la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc du Canada de ses taux de transport imposés sur le coke provenant d'usines à gaz entre Black-Rock et Hamilton et autres endroits d'Ontario.

Jugement rendu par le commissaire en chef Mabee, le 9 mars 1911.

Les requérants sont des marchands de charbon faisant affaires à Hamilton, et se plaignent de l'augmentation du taux de fret sur le coke d'usine à gaz de Black-Rock à Hamilton et à d'autres endroits dans Ontario, qui a été mis en force par le supplément n° 11, émis le 12 décembre 1910.

Depuis plusieurs années le taux entre Buffalo et Hamilton était de 50 cents, et de Buffalo à Toronto, de 80 cents la tonne. Ce taux a été porté à 80 cents entre Buffalo et Hamilton, et à $1 de Buffalo à Toronto. Cette augmentation est entièrement imposée sur l'extrémité canadienne de la traction, et on dit qu'elle a été imposée à la demande de la *Consumer's Gas Company,* de Toronto. Le coke d'usine à

gaz est produit par le charbon bitumineux, sur lequel il existe un droit de 52 cents la tonne, et le taux de transport du charbon de Bridge à Toronto est de 60 cents la tonne; de sorte que, en concurrence avec la Compagnie du gaz de Buffalo, la production de la *Consumers' Gas Co.* perd $1.13 par tonne, le coke d'usine à gaz étant sur la liste des articles qui entrent en franchise, ce pourquoi la Compagnie de Toronto soumet ses griefs aux compagnies de chemin de fer. Le taux de transport de Toronto à Hamilton sur ce coke est de 70 cents la tonne, contre 50 cents de Buffalo à Hamilton. De Toronto à Brantford, 90 cents la tonne contre un taux de 70 cents de Buffalo à Brantford, et la compagnie de Toronto informe la Commission que le 8 mars courant, elle a " demandé que les taux de Toronto aux endroits nommés soient diminués pour concorder avec les taux de Buffalo ". Au lieu de se conformer à cette demande, les compagnies ont augmenté le tarif Buffalo-Hamilton de 30 cents par tonne. Nous ne pensons pas qu'il ait été rien démontré à l'audition qui puisse justifier cette augmentation, et ces augmentations devront être annulées et les anciens taux rétablis.

Le sous-commissaires en chef Scott et MM. les commissaires Mills et McLean souscrivent à ce jugement.

Protection des passages à niveau.

M. le commissaire Mills:—

Un mot sur les principes généraux.

Les quatre principaux facteurs qui doivent être considérés comme créant la nécessité d'établir une protection à un passage à niveau sont les suivants: le nombre des voies ferrées; le nombre de convois, et surtout le degré de vitesse des convois qui traversent ces paroisses; la vue que ceux qui passent dans le chemin ont des trains qui approchent des deux côtés; et l'importance de la circulation des voitures et des piétons sur ce passage à niveau.

1. Le nombre de voies dans un voisinage très rapproché est une question qui doit être soigneusement étudiée, surtout lorsque les locomotives ou wagons circulent et se croisent sur les voies adjacentes à des intervalles irréguliers et incertains.

2. On doit étudier sérieusement la question de savoir le nombre de trains qui circulent sur la ligne principale du chemin de fer; mais le degré de vitesse des convois est une question d'une bien plus grande importance, surtout dans le cas d'une voie double sur laquelle circule des convois de marchandises à toute vitesse à des heures irrégulières.

3. La question de la vue en est une de beaucoup d'importance—savoir, si les personnes qui viennent des deux côtés du passage, à une distance, disons de 100 pieds ou plus, ont une vue libre et non interrompue du chemin de fer sur une distance considérable des deux côtés. Ceci doit toujours être consideré comme étant un des principaux facteurs pour déterminer la nature de la protection spéciale requise à un passage.

4. On ne devrait attacher qu'une légère importance aux arguments basés sur le nombre de voitures et de piétons qui circulent sur un chemin. La circulation sur tous les passages à niveau dans cette province et dans les autres a été considérable depuis des années et aucun accident n'est arrivé, parce que la vue dans toutes les directions est claire et non obstruée; et sur un grand nombre de passages sur lesquels la circulaiton est peu considérable, des accidents sont arrivés parce que la vue est obstruée dans une direction ou dans l'autre.

De plus, je ne puis comprendre la justesse de la conclusion allant à dire que les gens qui se servent de tel passage n'ont pas droit à une protection raisonnablement bonne pour leur vie et leur propriété, purement et simplement parce que le nombre de ceux qui se servent du passage n'est pas considérable.

Le gouvernement, en ouvrant des chemins à travers un township dans un comté nommé, disons dans cette province, n'a pas donné 66 pieds de largeur où il croyait que la circulation serait considérable, et la moitié de cette largeur ou moins là où la circulation sera probablement peu considérable; les municipalités de townships n'ont pas construit la surface du chemin de 25 pieds de largeur sur certains chemins où le trafic devait être considérable, et 15 ou 16 pieds de largeur ou il devait être probablement ou sûrement de peu d'importance.

Le Parlement, en fixant la largeur d'un viaduc pour faire passer un chemin en dessous d'un chemin de fer n'a pas dit que la largeur devait être d'au moins vingt pieds où il y a beaucoup de trafic ou de seize ou de dix-sept pieds où le trafic était léger, et la Commission, en déterminant l'espace requis au-dessus d'un train là où un chemin de fer passe sous un pont n'a jamais dit qu'il fallait vingt-deux pieds six pouces d'espace où trafic sur le chemin de fer est considérable et où les employés de chemin de fer sont exposés au danger, mais que, afin d'éviter des dépenses, l'espace peut être réduit de dix-sept à dix-huit pieds où le trafic sur chemin de fer est léger et où le nombre d'hommes exposé au danger n'est pas considérable. Je ne vois donc pas pourquoi la Commission, en s'occupant de la question de la protection exigée au passage de chemin serait guidé par ce motif, qu'afin d'épargner des frais, la vie et la propriété des hommes peuvent être exposées au danger lorsque le nombre des existences mises en péril est comparativement restreint.

C'est pourquoi je suis d'avis que le point le plus important à déterminer concernant chaque passage à niveau se trouve dans la nature et l'étendue du danger. Il devrait exister un minimum raisonnable de protection contre le danger, quel qu'il soit; à chaque traversée, sans tenir compte de la quantité de trafic; et les traverses qui ont le premier droit à la protection sont les plus dangereuses, que le trafic soit considérable ou non.

Si la traversée se trouve sur un terrain comparativement de niveau et que les personnes qui l'approchent des deux côtés de la voie ferrée, à des points, disons à cent pieds de distance de la traversée, ont une vue libre d'obstacles le long du chemin de fer pour environ un demi-mille dans chaque direction, elles ne peuvent pas raisonnablement prétendre que cette traversée est particulièrement dangereuse, quelque soit le trafic. Cependant, si la traversée se trouve sur une élévation, ou dans une tranchée, ou s'il y a quelque chose qui bouche la vue dans l'une ou l'autre direction, la traversée est dangereuse, ou probablement très dangereuse, et a le premier titre à la protection, que le trafic des véhicules soit considérable ou non.

Ottawa, le 2 juin 1910.

APPENDICE "D".

OTTAWA, 31 mars 1911.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre comme sixième rapport de la Commission un mémoire contenant des statistiques concernant le fret, les voyageurs, les messageries, le téléphone, le télégraphe, les wagons-lits et les wagons-salons; statistiques présentées depuis le 1er novembre 1904, alors que par ordre de la Commission, en vertu de l'article 311, de la loi des chemins de fer de 1903, les compagnies de chemins de fer commencèrent à nous communiquer leurs tarifs jusqu'au 31 mars 1910; et depuis le 1er avril 1910 jusqu'au 31 mars 1911 inclusivement, et aussi les ordonnances les plus importantes concernant le trafic rendues par la Commission jusqu'au 31 mars 1911.

Statistiques reçues depuis le 1er novembre 1904 jusqu'au 31 mars 1910, inclusivement.

Fret—			
Tarifs locaux	3,820		
Suppléments	7,848	11,668	
Tarifs communs	7,067		
Suppléments	20,994	28,061	
Tarifs internationaux	26,234		
Suppléments	78,081	104,315	
			144,044
Voyageurs—			
Tarifs locaux	3,259		
Suppléments	2,490	5,749	
Tarifs communs	1,447		
Suppléments	2,022	3,469	
Tarifs internationaux	6,399		
Suppléments	5,895	12,294	
			21,512
Messageries—			
Tarifs locaux	2,293		
Suppléments	14,191	16,484	
Tarifs communs	1,220		
Suppléments	7,068	8,288	
Tarifs internationaux	1,597		
Suppléments	724	2,321	
			27,093
Téléphone—			
Tarifs locaux	702		
Suppléments	519	1,221	
Tarifs communs	1.159		
Suppléments	495	1,654	
Tarifs internationaux	376		
Suppléments	2,161	2,537	
			5,412

Wagon-lits et wagons-salons.

Tarifs locaux..	17		
Suppléments..	16	33	
Tarifs communs..	2		
Suppléments..	8	10	
Tarifs internationaux..	16		
Suppléments..	10	26	
			69

Télégraphe—

Tarifs..	42		
Suppléments..	15	57	57
Totaux comprenant toutes les statistiques.			198,187

Statistiques reçues depuis le 1er avril 1910 jusqu'au 31 mars 1т11, inclusivement.

Fret—

Tarifs locaux..	886		
Suppléments..	2,510	3,396	
Tarifs communs..	1,393		
Suppléments..	6,115	7,508	
Tarifs internationaux..	4,865		
Suppléments..	30,350	35,215	

Voyageurs—

Tarifs locaux..	771		
Suppléments..	756	1,527	
Tarifs communs..	367		
Suppléments..	704	1,071	
Tarifs internationaux..	1,119		
Suppléments..	1,740	2,859	
			5,457

Messageries—

Tarifs locaux..	230		
Suppléments..	5,600	5,830	
Tarifs communs..	296		
Suppléments..	885	1,181	
Tarifs internationaux..	42		
Suppléments..	88	130	
			7,141

Téléphone—

Tarifs locaux..	55		
Suppléments..	75	130	
Tarifs communs..	12		
Suppléments..	114	126	
Tarifs internationaux..	43		
Suppléments..	597	640	
			896

Wagons-lits et wagons-salons—

Tarifs locaux	29		
Suppléments	6	35	
Tarifs communs	17		
Suppléments	4	21	
Tarifs internationaux	8		
Suppléments	7	15	
			71

Télégraphe—

Tarifs	21		
Suppléments	32	53	
			53
Totaux comprenant toutes les statistiques			59,737
Grand total			257,924

SOMMAIRE DES ORDONNANCES CONCERNANT LE TRAFIC D'INTERET GENERAL.

Le 9 mars 1904, ordonnance permettant aux compagnies de chemins de fer de continuer à accorder des taux réduits aux membres du clergé, aussi aux étudiants des universités, collèges et écoles, pour aller dans leurs familles et en revenir.

Le 28 juin 1904, ordre de réduire les taux de fret sur les toiles huilées par charge de wagon, de Toronto à Halifax, Winnipeg et Calgary.

Le 16 juillet 1904, la classification canadienne n° 12 de fret, avec le supplément n° 1, et la circulaire du règlement n° 1 sont approuvés.

Le 30 juillet 1904, ordre réduisant les taux sur les douves de tonneaux par charge de wagon.

Le 30 juillet 1904, ordre aux compagnies de chemins de fer de cesser de prélever des taux prohibitifs sur le bois de construction et les traverses de cèdre, etc., etc., et de les remplacer par des taux qui ne feront pas de distinction entre le cèdre et les autres bois; et aussi d'amender la classification canadienne de fret en mettant, avec les autres produits des forêts, les perches, les piquets de clôture, les poteaux de télégraphe et les traverses de chemins de fer, au lieu de transporter ces objets comme ci-devant, seulement en vertu d'un contrat spécial.

Le 30 juillet 1904 les compagnies de chemins de fer reçoivent ordre de déduire leurs taux sur les bouteilles en verre, par charge de wagon, expédiées de Wallaceburg à Toronto, Hamilton, Berlin, London et Montréal.

Le 3 octobre 1904, ordonnance concernant des taux spéciaux sur matériaux et machines destinés à de nouvelles industries. Les compagnies reçoivent ordre de produire à la Commission, les demandes à cet effet, lesquelles seront traitées selon leur mérite.

Le 3 octobre 1904, demande de la Compagnie du Grand-Tronc qu'il lui soit permis de réduire ses taux de fret sur le charbon expédié à Cobourg, Ont., pour des fins industrielles, à un chiffre moindre que celui payé par le consommateur ordinaire et le commerçant. Demande refusée.

Octobre 1904, ordonnance réduisant les taux sur le charbon des frontières de Niagara et de Détroit à Almonte, Ont.

10 octobre 1904, ordonnance revisant et diminuant la classification des fruits et fixant un prix maximum pour la réfrigération des wagons à fruits en transit.

10 octobre 1904, ordonnance réduisant les taux sur les pois fendus pour l'exportation au même taux que ceux sur la farine pour l'exportation.

Le 31 octobre 1904, ordre aux compagnies de chemins de fer de cesser de prélever des taux plus élevés sur les planches de cèdre venant des scieries de la Colombie-Britannique que ceux prélevés sur le pin, le sapin et l'épinette.

Le 31 décembre 1904—Désapprobation de certains tarifs de fret augmentés sur les produits de céréales expédiés d'Ontario aux Provinces maritimes, lesquels avaient été émises sans avis légal. Les compagnies reçoivent ordre de rembourser les expéditeurs.

Le 9 février 1905—Conditions en vertu desquelles les compagnies de chemin de fer pourront préparer et produire à la Commission des taux spéciaux, en certains cas, conformément à l'article 275 de la loi des chemins de fer de 1903.

Le 9 février 1905—Ordre déterminant dans quelles circonstances la Commission recevra avis par télégraphe de changements dans les taux de fret dans certains cas d'urgence.

Le 9 février 1905—La Compagnie de chemin de fer Canadian-Northern est autorisée à transporter du matériel et des machines pour une nouvelle industrie à Fort-Francis, Ont., à taux réduits.

Le 6 mars 1905—Ordre de réduire les taux de transport du bétail de certaines parties de l'Ontario à Montréal, Saint-Jean, Saint-Jean-ouest, et Portland pour l'exportation, de façon à ce qu'ils concordent avec les taux payés par les expéditeurs des Etats-Unis.

Le 15 avril 1905—Les compagnies de chemin de fer reçoivent ordre de cesser de prélever des taux plus élevés sur le grain entre les gares locales d'Ontario et de Québec que ceux prélevés sur la farine et autres produits des céréales entre les mêmes points.

Le 12 juin 1905—Ordre de discontinuer les taux de préférence sur le charbon de Port-Stanley et Rondeau, Ont.

Le 5 juillet 1905—Remise en vigueur de certains taux de commodité autrefois prélevés sur expéditions par charge de wagon de bardeaux et revêtement métalliques.

Le 13 juillet 1905—Ordre est donné de discontinuer les diminutions de taux sur le camionnage et autres choses accordées par les compagnies de chemin de fer aux expéditeurs pour compenser les désavantages qu'imposent certaines localités, à moins quelles ne soient publiées dans les tarifs des compagnies.

Le 25 juillet 1905—Ordre donné à la Compagnie du Grand-Tronc de fournir des moyens raisonnables et convenables pour l'échange du trafic à London, Ont., et de préparer des taux pour le transfert du trafic au chemin de fer du Pacifique-Canadien et *vice versa*.

Le 25 juillet 1905—Ordre de réduire les taux sur le fret expédié d'Ontario à Montréal, Québec et tous les ports de l'Atlantique pour l'exportation.

Le 5 septembre 11905—Les compagnies de chemins de fer reçoivent instruction d'établir leur taux de transport sur le charbon depuis les ports d'entrée de la frontière et les ports des lacs jusqu'à un point quelconque d'Ontario sur une base égale de tant par mille.

..............1905—Ordre est donné d'égaliser les taux de fret aux gares entre North-Bay et Sault-Sainte-Marie, Ont., comme ils le sont pour les expéditeurs entre Toronto et Collingwood.

Le 19 septembre 1905—Ordre est donné de réduire les taux prélevés à New-Westminster, C.-B., pour changement de voie, sur les wagons chargés de grains à destination de la distillerie à Sapperton, et fixant des taux de changements de voie au terminus de New-Westminster.

Le 14 octobre 1905—Ordre de réduire les taux sur la pierre transportée des carrières du Manitoba à Winnipeg.

Le 31 octobre 1905—Ordre de réduire les taux sur les fèves chargées sur les wagons expédiées, par chargement de wagon, de différents points d'Ontario.

Le 17 octobre 1905—Les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien, et Canadian-Northern reçoivent ordre d'échanger des wagons chargés de fret sans transbordement à Winnipeg et à Saint-Boniface, Man., pour expédition ou livraison à ces endroits.

Le 15 novembre 1905—Des dispositions sont prises pour la distribution équitable de wagons vides aux ports du lac Huron et de la baie Georgienne pour le transport du grain du Nord-Ouest durant la période de rareté des wagons.

Le 28 novembre 1905—Arrangements pour faciliter l'échange de trafic à Lindsay, Ont., entre le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien, et fixation des taux pour changement de voie du trafic local.

Le 14 décembre 1905—Ordre de réduire les taux sur le foin pressé et le fourrage par charge de wagon aux gares du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien dans la province de Québec à destination des ports de l'Atlantique au nord de Boston et comprenant cette ville, pour l'exportation.

Le 14 décembre 1905—Ordre est donné que les taux sur le grain et les produits du grain par charge de wagon, à partir des gares à l'ouest de Montréal jusqu'à Cornwall et Finch, Ont., et comprenant ces endroits et au sud du Saint-Laurent dans les comtés de Saint-Jean, Laprairie, Napierville, Châteauguay et Huntingdon, à des endroits à l'est de Lévis, P.Q., n'excèdent pas les taux de Montréal aux mêmes points de plus de 2 centins par 100 livres, ou plus que la différence qui existait à la date de cet ordre.

Le 6 janvier 1906—Promulgation par la Commission de nouveaux règlements pour le service des chemins de fer ou frais d'emmagasinage plus favorables au public que les anciens, et applicables àtoutes les affaires de chemins de fer sujet à sa juridiction.

Le 14 février 1906—Ordre réduisant les taux prélevés par la *Red Mountain Railway Co.*, pour changement de voie du minerai à Rossland, C.-B., pour le haut-fourneau de Trail.

(Amendé par ordonnance du 16 novembre 1906.)

Le 14 février 1906—Ordre de réduire les taux sur le grain par charge de wagon à partir de l'élévateur du Pacifique-Canadien à Owen-Sound jusqu'aux voies de déchargement du terminus au même endroit.

Le 24 mars 1906—Fixation de poids minimum par charge de wagon sur le fret chargé dans les fourgons d'une longueur plus grande que la longueur intérieure étalon de 36 pieds et 6 pouces.

Le 24 mars 1906—Augmentation prescrite des articles qui peuvent être expédiés dans des charges mixtes de wagons au taux de charge de wagon.

Le 24 mars 1906—Réduction dans le poids minimum à être prélevé pour les articles légers et encombrants qui doivent être transportés sur des wagons ouverts.

Le 6 juin 1906—Poids minimum de charbon de bois par charge de wagon autorisé par la classification canadienne de fret ne doit pas dépasser les tarifs exceptionnels sur le charbon. Révision des taux en conséquence des taux exceptionnels depuis le Sault-Sainte-Marie.

Le 29 juin 1906—Ordre est donné de réduire les taux sur les produits des fabriques de conserves alimentaires, par charge de wagons, depuis les points dans Ontario où existe cette industrie jusqu'à Montréal, pour exportation.

Le 18 juillet 1906—Fixation des taux qui devront être prélevés par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour échange de trafic avec le chemin de fer Grand-Tronc pour le charger ou le décharger à London, Ont.

Le 19 juillet 1906—Le chemin de fer Dominion-Atlantic est autorisé à exiger les taux d'express sur le poisson frais et sur les trains de fret spéciaux marchant à la vitesse de trans express, d'Halifax à Yarmouth, N.-E., pour exportation à Boston, lorsqu'il est consigné en quantités dépassant la capacité de transport de la compagnie d'express.

Le 31 juillet 1906—Ordre de renouveler les taux de l'ouest de Montréal à Toronto sur le papier peint expédié de Toronto à Montréal et à Ottawa, et comme maximum aux points intermédiaires, avec des réductions proportionnés pour les endroits à l'est de Montréal.

Le 1er août 1906—Ordre complétant l'ordre du 30 juillet 1904, obligeant les compagnies de transporter les traverses de chemins de fer aux différents endroits du Canada à des taux n'excédant pas ceux du tarif spécial sans concurrence sur le bois ordinaire, aussi pour les Etats-Unis aux endroits à taux communs. Ordre du 30 juillet 1904 contre la Compagnie de Kingston et Pembroke rendu applicable à toutes les compagnies de chemins de fer.

Le 11 août 1906—Ordre obligeant les compagnies de chemins de fer à abolir le taux additionnel arbitraire de 5 centins par 100 livres exigé jusque-là pour les points de la côte de la Colombie-Britannique sur le trafic transcontinental venant de l'est du Canada, et aussi ordre de substituer le poids minimum par charge de wagon de la classification canadienne de fret au taux maximum le plus élevé prélevé précédemment sur le dit trafic chargé dans des wagons plus longs que le wagon étalon de 36 pieds 6 pouces; aussi de se conformer pour le poids à accorder sur le bois employé pour renforcer ou protéger autrement les effets expédiés en wagon dans le trafic transcontinental ayant besoin d'une telle protection à la base accordée ailleurs au Canada.

Le 13 octobre 1906—Approbation du supplément du n° 7 de la classification canadienne de fret n° 12.

Le 13 octobre 1906—Ordre aux compagnies de chemins de fer Nelson et Fort-Sheppard et Pacifique-Canadien de donner des facilités de transport et de logement suffisantes et convenables pour le transport et l'échange de madriers, de bardeaux, etc., de Salmo et Ymir, C.-B., à tous les points de l'est du Canada.

Le 9 novembre 1906—Taux prescrits sur le trafic aux gares de chemin de fer et aux ports d'escale des lacs, dans les districts de Kootenay et Yale, C.-B.

Le 12 novembre 1906—Approbation du supplément n° 8 de la classification canadienne du fret n° 12.

Le 19 novembre 1906—Promulgation de règlements concernant la publication et la mise en vigueur de tarifs d'express.

Le 19 novembre 1906—Les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien sont autorisées, à certaines conditions, à rembourser aux exportateurs de fromage les taux perçus pour camionnage aux quais de Montréal durant la saison de navigation 1905 à la demande conjointe des dites compagnies et des exportateurs.

Le 6 décembre 1906—Promulgation de règlements concernant la publication et l'application des tarifs de téléphone.

Le 15 février 1907—Les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien sont autorisées, à certaines conditions, de rembourser aux exportateurs de fromage les taux perçus pour le camionnage auà quais de Montréal durant la saison de navigation de 1906, à la demande conjointe des dites compagnies et des exportateurs.

Le 13 mars 1907—Ordre de réduire le taux sur le bois en grume par charge de wagon, du lac Brûlé, Ont., à Renfrew, Ont.

Le 18 mars 1907—Ordre aux compagnies de chemin de fer de réduire leurs taux sur transport de voyageurs sur toutes leurs lignes de chemin de fer au Canada à l'est des montagnes Rocheuses à un maximum de trois cents par mille.

Le 11 avril 1907—Approbation du supplément n° 8 de la classification canadienne de fret n° 12.

Le 12 avril 1907—Instructions données aux compagnies de téléphone de fournir des détails de tout service gratuit ou de taux réduits qu'elles ont accordés, moins élevés que le tarif des taux publiés; aussi détails des cas dans lesquels le service de ces compagnies est donné en entier ou en partie pour des considérations autres que des paiements en argent.

Le 22 mai 1907—Permission accordée à la *St John Ice Company* de prendre des procédures contre la *New Brunswick Southern Railway Company*, pour transport de glace pour d'autres personnes au-dessous des taux prescrits.

Le 25 juin 1907—Ordre au chemin de fer Grand-Tronc de fournir des wagons et toutes les facilités nécessaires pour recevoir, charger et transporter le trafic d'importation reçu sur les quais à Montréal, indépendamment des compagnies de camionnage au moyen desquelles le trafic est offert.

Le 29 juin 1907—Approbation de la classification canadienne de fret n° 13.

Le 2 juillet 1907—Ordre est donné que les taux sur le fer et l'acier importés en charges de wagons, du port de Montréal à la *Simplex Railway Appliance*, à Bluebonnets, soit de 2½ par 100 livres, y compris le service de la vérification de la marchandise du camion au wagon.

Le 3 juillet 1907—Approbation du supplément n° 9 au n° 12 de la classification canadienne du fret.

Le 5 juillet 1907—Ordre est donné à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc d'émettre des billets de troisième classe aux taux de 2 cents par mille, et de faire circuler tous les jours des voitures de troisième classe entre Toronto et Montréal.

Le 6 juillet, le 23 septembre et le 13 novembre 1907—Causes des tarifs des Conseils de Commerce International et de Toronto. Les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc, Pacifique-Canadien, Michigan-Central, Père-Marquette, Wabash, Toronto, Hamilton et Buffalo, et Canadian-Northern-Ontario, reçoivent l'ordre de reviser et de republier leur tarif spécial de fret pour les stations intermédiaires (désignées sous le nom de tarif des villages), dans le territoire à l'est de North-Bay, et comprenant cet endroit, et à l'est de la baie Georgienne, du lac Huron et des rivières Saint-Claire et Détroit, et au sud de la rivière Ottawa, d'après une échelle de parcours uniforme et modifiée prescrite par la Commission; et aussi de reviser et de republier leur taux de fret pour leurs plus grands parcours depuis le centre et l'ouest d'Ontario jusqu'aux gares de l'est canadien, les taux maximums depuis les gares canadiennes sur la frontière à Détroit et à la rivière Saint-Claire jusqu'à toutes les gares de l'est sur l'Atlantique et au nord de la rivière Ottawa devant être fixés d'après l'échelle des taux de la première classe depuis Détroit et Port-Huron jusqu'aux mêmes endroits.

Le 6 juillet 1907—Ordre aux compagnies de chemins de fer de fournir à la Commission certains renseignements concernant leur trafic non prévus par l'article 375 de la loi des chemins de fer.

Le 17 juillet 1907—La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien est autorisée à fournir des taux aux points terminaux de la côte de la Colombie-Britannique sur le grain et les produits du grain, pour exportation en Asie, par la publication et l'affichage d'avis de taux spéciaux.

Le 26 juillet 1907—Le taux pour les voyageurs sur le chemin de l'*Alberta Railway and Irrigation Company* est réduit à 4 cents par mille, et la compagnie est requise de fournir des billets de retour à un et deux tiers de plus que pour le voyage dans une seule direction. (*Voir* ordonnance n° 7585.)

Le 6 août 1907—Ordre donné aux compagnies de chemin de fer Vancouver, Westminster et Yukon et Pacifique-Canadien de fournir un logement convenable et suffisant et des facilités pour le camionnage du trafic à certains points sur le chemin de fer Vancouver, Westminster et Yukon aux gares sur le Pacifique-Canadien.

Le 6 août 1907—Ordre aux compagnies du chemin de fer *Crow's Nest Southern* et Pacifique-Canadien de fournir un logement suffisant et convenable pour le trans-

port du trafic depuis certains endroits sur le *Crow's Nest Southern* à d'autres points sur le Pacifique-Canadien.

Le 4 novembre 1907.—Ordre à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de réduire ses taux depuis Rouse's-Point, N.-Y., jusqu'à Coteau-Junction et Saint-Polycarpe, P.Q., à 80 cents par tonne, poids bruts sur l'anthracite, et à 70 cents sur le charbon bitumineux.

Le 21 novembre 1907—Ordre au Grand-Tronc de réduire certains taux sur le papier expédié des papeteries de Merriton, Sainte-Catherine et Thorold à Montréal, de façon à ce qu'ils ne soient pas plus élevés que les taux de Montréal à Brantford.

Le 10 et le 21 décembre 1907, le 15 et le 30 janvier 1908—Ordre concernant des arrangements efficaces pour fournir une correspondance pour les voyageurs et les malles à Brockville à la jonction du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien, ces arrangements devant être faits par ces compagnies.

Le 30 janvier 1908—Les présidents des comités de classification *Official, Western and Southern* autorisés à produire à la Commission copie de leur classification de fret avec supplément, de la part des compagnies de chemins de fer des Etats-Unis qui fournissent des tarifs de fret internationaux d'après ces classifications.

Ordre n° 4533, 25 mars 1908—Les compagnies de chemins de fer sont autorisées à émettre des billets gratuits aux secrétaires des employés de chemins de fer faisant partie de la Y.M.C.A., domiciliés sur le parcours de leur voie, lorsqu'ils voyagent en leur qualité de secrétaire ou lorsqu'ils sont transférés à un autre poste.

Ordre n° 4680, le 7 mai 1908—Taux de 3e classe fixés sur livres en caisse, par charge de wagon.

Ordre n° 4682, le 7 mai 1908—Les compagnies de chemins de fer Intercolonial et Grand-Tronc libérées de leur entente avec le Pacifique-Canadien, au sujet de la question des taux de fret à Frédéricton, N.-B., sur le trafic à partir des gares à l'ouest de Montréal. L'échelle des taux de Saint-Jean, N.-B., remise en vigueur à Frédéricton.

Ordre n° 4781, le 27 mai 1908—Ordre aux compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Wabash de pourvoir à l'échange des billets de vopageurs entre toutes les gares de l'Ontario à travers lequel circulent les trains de voyageurs de ces deux compagnies.

Ordre n° 4784, 23 vril 1908—Ordre aux compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien de s'entendre avec la compagnie de chemin de fer *Canadian Northern Ontario* pour fixer un tarif commun de taux et faciliter le transport des voyageurs se rendant aux gares où il n'y a pas de concurrence, ou en revenant, sur le chemin de fer *Canadian Northern Ontario.*

Ordre n° 4796, 29 mai 1908—Ordre pour fixer les taux à être payés au chemin de fer Michigan-Central par la *John Campbell Milling Co.,* de Saint-Thomas, pour avoir fait changer de voie leur trafic reçu du Grand-Tronc ou consigné à des gares de cette voie, ou expédié par ce chemin, et ordonnant à la Compagnie du Michigan-Central de rembourser les surtaux avec intérêt.

Ordre n° 4884, 17 juin 1908—Classification des fournitures militaires approuvée.

Ordre n° 4886, 18 juin 1908—Réduction et revision des taux sur le sucre expédié de Vancouver aux gares de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba.

Ordre n° 4988, 8 juillet 1908—Prescrivant des taux uniformes pour services de changements de voies réciproques à leur terminus, applicables à toutes les compagnies soumises à la loi des chemins de fer.

Ordre n° 5117, 30 juillet 1908—Permettant aux compagnies de chemin de fer de fournir leur tarif de taux par l'entremise d'agents à l'extérieur munis de procurations remises au bureau.

Ordre n° 5774, 3 décembre 1908—Autorisant la Compagnie de chemin de fer et de navigation Vancouver, Victoria et Eastern de faire face sur la côte du Pacifique, par des taux spéciaux de concurrence, à la concurrence de bateaux indépendants non soumis à la loi des chemins de fer.

Ordre n° 5954, 21 décembre 1908—Aux compagnie de chemin de fer de publier et de fournir des tableaux complets de distances entre toutes leurs gares au Canada.

Ordre n° 5955, 15 décembre 1908—Aux compagnies du Pacifique-Canadien et Canadian-Northern de publier et de fournir un tarif commun sur le grain et le produit du grain expédié de certaines gares de la ligne de la *Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railway and Steamboat Co.* aux gares dans la Colombie-Britannique.

Ordre n° 6147, 21 janvier 1900—Fixant le taux pour délais que le Pacifique-Canadien peut prélever sur le grain de l'ouest et ses produits attendant des ordres à Cartier, Ont.

Ordre n° 6148, 21 janvier 1909—Fixant le taux pour délais que le chemin de fer Grand-Tronc peut prélever sur le bois ou les produits de la forêt attendant des ordres au tunnel de Sarnia.

Ordre n° 6166, 13 janvier 1909—Réduisant les taux sur le grain de l'ouest, expédié par vaisseaux de Kingston à certains endroits de Québec et des Provinces maritimes.

Ordre n° 6167, 4 février 1909—Fixant des conditions pour le transport du gaz acétylène par express.

Ordre n° 6168, 13 février 1909—Réduisant les taux sur le charbon à partir de la frontière Niagara jusqu'à Lindsay, Ontario.

Ordre n° 6186, 1er février 1909—Déterminant le montant accordé par les compagnies de chemin de fer aux consignateurs obligés de fournir des portes intérieures provisoires aux wagons servant à l'expédition du grain (voyez ordre 8860.)

Ordre n° 6242, 8 février 1909—Formule de libération de responsabilité pour fret expédié à des haltes.

Ordre n° 6701, 19 février 1909—Déterminant le montant à payer par les compagnies de chemin de fer consignateurs obligés de fournir des portes provisoires protectrices pour que les wagons puissent servir à l'expédition du charbon.

Ordre n° 6702, 25 mars 1909—Etablissant des taux hors de la concurrence sur le bois comme étant les plus élevés qu'on puisse prélever sur les poteaux de bois pour télégraphe, téléphone et trolley entre les gares à l'est de Port-Arthur lorsqu'ils sont chargés sur des wagons séparés, et établissant des échelles de prix pour les poteaux nécessitant plus d'un wagon pour leur transport.

Ordre n° 6749, 4 février 1909—Réduisant les taux sur le charbon de Bairfait. Sask., à certains endroits dans le Manitoba et la Saskatchewan.

Ordre n° 6763, 19 février 1909—Déterminant le montant payable par les compagnies de chemins de fer aux consignateurs qui, n'étant pas pourvus de wagons pour le transport du bétail sur pied, sont obligés de fournir du bois convenable pour poser des portes aux wagons à bestiaux. (Voir ordre 8860.)

Ordre n° 6859, 6 février 1909—Fixant les taux que doivent prélever les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern pour échange réciproque de grain retenu en transit pour minoteries, traitement ou emmagasinage et réexpédition.

Ordre n° 6689, 29 mars 1909—Enjoignant à toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la loi des chemins de fer de fournir leur tarif maximum officiel de taux pour wagons-lits et wagons-salons.

Ordre n° 6901, 16 avril 1909—Approbation de taux n'excédent pas $3 par wagon pour changement de destination d'un wagon en transit.

Ordre n° 6947, 26 avril 1907—Ordre à la Compagnie du Pacifique-Canadien de préparer avec ses lignes correspondantes, et de publier des tarifs revisés sur la base de $1.60 par 100 livres sur les oranges par charge de wagon, ou sur chargements de wagon d'oranges et de citrons, et $1.45 sur wagons chargés exclusivement de citrons et expédiés de Californie à Régina *via* Kings-Gate, Colombie-Britannique, ou Emerson, Man.

Ordre n° 6955, 6 mai 1909—Renvoi pour manque de juridiction, de demande dans une affaire de transport de traverses de chemin de fer de la Rivière-du-Loup à

Bennington, Vermont, d'une ordonnance enjoignant au chemin de fer Intercolonial et à ses raccordements de se conformer à des ordres antérieurs fixant la base des taux pour le transport en général de traverses de chemins de fer.

Ordre n° 6969, 6 mai 1909—Les compagnies de chemins de fer êrand-Tronc et Pacifique-Canadien reçoivent instructions de faire honneur, à partir de la frontière et sur leurs lignes du Canada, aux billets d'entrée parcours et aux billets de contrôle du bagage pour entrée le parcours, billets émis et fournis par de nouvelles compagnies de chemins de fer des Etats-Unis de certains points des Etats-Unis à d'autres points non en concurrence sur le Canadian-Northern-Ontario.

Ordre n° 6996, 29 avril 1909—Déterminant la base des taux de Montréal sur le grain et les produits du grain transportés par la voie des lacs à des gares du Pacifique-Canadien dans le Nouveau-Brunswick.

Ordre n° 7023, 10 mai 1909—Approbation du supplément n° 1 à la classification canadienne n° 14.

Ordre n° 7045, 4 mai 1909—A la *Montreal Park and Island Railway Co.*, d'accorder au quartier Mont-Ropal (Côte des Neiges) des taux aussi favorables qu'aux habitants de Notre-Dame de Grâce. (Voir ordres 7975 et 7976.)

Ordre n° 7055, 20 mai 1909—Défendant à la Compagnie du chemin de fer Elgin et Havelock de prélever des taux avant qu'un règlement autorisant la préparation et la publication de tarifs n'ait été soumis et approuvé par la Commission.

Ordre n° 7056, 20 mai 1909—Défendant à la Compagnie du chemin de fer Salisbury et Harvey de prélever des taux avant qu'un règlement autorisant la préparation et la publication de tarifs n'ait été soumise et approuvé par la Commission.

Ordre n° 7085, 25 mai 1909—Renvoi de la demande de la *Times Publishing Co.*, de London, d'un ordre enjoignant aux compagnies des télégraphes Pacifique-Canadien, Great-North-Western et Western-Union, de transmettre ses dépêches à la *Marconi Wireless Telegraph Co.*, Glace-Bay, Nouvelle-Ecosse, aux taux demandés à d'autres endroits le long de la côte atlantique du Canada, en attendant l'enquête faite sur les taux des télégraphes en général.

Ordre n° 7093, 31 mai 1909—Sur la plainte de la *British American Oil Co.*, de Toronto, que la Compagnie du Grand-Tronc a prélevé injustement des taux différentiels sur des consignations d'huile brute depuis Stoy, Illinois, jusqu'à Toronto, en refusant d'appliquer le tarif commun publié et fourni au commerce, d'après les taux de cinquième classe de la classification—il est déclaré que le taux légal devait être la dite cinquième classe de tarif pour le parcours entier; autorisation est donnée au Grand-Tronc de rembourser la différence entre le dit taux de 20 cents par 100 livres et le taux de 32½ exigé et perçu. (En vertu de l'ordre n° 7479, 6 juillet 1909, permission donnée au Grand-Tronc d'interjeter appel à la Cour Suprême sur la question de droit comprise dans cette affaire.

Ordre n° 7164, 3 juin 1909—Approuvant formule de quittance, ou contrat spécial, pour le transport du minerai d'argent et autres minerais précieux.

Ordre n° 7246, 16 juin 1909—Obligeant les compagnies yqui composent la *White Pass and Yukon Route* de fournir dans le délai de trente jours les tarifs de leurs taux concernant le trafic de fret continu reçu des vaisseaux de Skagway, Alaska, en destination de White-Horse, Y.-T., ou à des points intermédiaires entre la frontière et White-Horse; aussi le trafic de fret depuis White-Horse et les dits endroits intermédiaires en destination de Skagway; aussi de fournir la base du partage des dits taux entre les dites compagnies.

Ordre n° 7227, 16 juin 1909—Fixant les taux communs pour parcours continu sur les bois de construction, les bardeaux, et autres produits de la forêt, à partir d'endroits situés sur le chemin de fer Vancouver, Westminster et Yukon entre New-Westminster et Vancouver *via* New-Westminster ou Vancouver, à des endroits sur le Pacifique-Canadien autres que ceux qui sont accessibles par le Great-Northern et ses cor-

respondances, sur le taux de 1 centin par 100 livres au-dessus des taux du Pacifique-Canadien depuis Vancouver aux mêmes endroits. (Voir ordre 9187.)

Ordre n° 7325, 22 juin 1909—Abrogeant la clause *h* de l'ordre n° 3258 du 6 juillet 1907 (affaire des taux de la Chambre de Commerce de Toronto) prohibant les avances dans certains taux exceptionnels alors existant sans la sanction de la Commission, la dite clause ayant servi à la fin qu'elle visait.

Ordre n° 7343, 23 juin, et 8337, 8 octobre 1909—Obligeant les compagnies de chemins de fer de prendre à leur compte les taxes de quaiage à Montréal et celles du maître de Port, sur le fromage expédié des gares à l'ouest de Montréal sur connaissement local pour être expédié plus tard du port de Montréal, pourvu que cette exportation n'ait pas lieu plus tard que le 31 mai de la saison de navigation subséquente du fleuve Saint-Laurent.

Ordre n° 7494, 7 juillet 1909—Désavouant les taux de la Compagnie de messageries Canadienne sur l'expédition de fruits de Queenston, Ontario, à Toronto.

Ordre n° 7495, 25 juin 1909—Réduisant les taux communs sur le chemin bitumineux expédié de Black-Rock, N.-Y., et de Suspension-Bridge à Marlbank, Ontario.

Ordre n° 7562, 15 juillet 1909—Approbation de deux formules uniformes de connaissement, l'une pour expédition à ordre et l'autre pour expédition directe, pour l'usage de toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la loi des chemins de fer.

Ordre n° 7585, 23 juillet 1909—Ordre à la Compagnie de chemin de fer et d'irrigation de réduire son tarif pour le transport des voyageurs à trois cents par mille, et un sixième de moins pour les billets d'entier parcours, aller et retour, et de réviser ses taux spéciaux de fret sur la base de ceux du Pacifique-Canadien dans la même région.

Ordre n° 7599, 24 juillet 1909—Enjoignant à toutes les compagnies de chemin de fer soumises à la jurisdiction de la Commission de se conformer aux règles et règlements approuvés de temps à autre par la *Master Car Builders' Association* concernant le chargement du bois de construction, des billes et de la pierre sur des wagons ouverts.

Ordre n° 7602, 23 juillet 1909—Aux compagnies du Pacifique-Canadien et du Canadian-Northern, de publier et de produire leur tarif commun de taux d'entier parcours sur le traffic des wagons compris dans les classes 6 à 10 de la classification canadienne, entre Edmonton et North-Edmonton, et toutes les gares sur le Pacifique-Canadien au sud de Red-Deer et comprenant cet endroit, à l'est de Daysland et Tees et comprenant ces endroits, et à l'est et l'ouest de Calgary et MacLeod *via* Strathcona-Junction, sur la base de 1 cent par 100 liv. plus élevés que les taux du Pacifique-Canadien à Strathcona et de ce point.

Ordre n° 7881, 28 août 1909—Règlements pour la réception, l'expédition et la livraison d'explosifs par chaque compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du Parlement qui accepte le transport d'explosifs.

Ordre n° 7975, 1er juillet 1909—Permission donnée à la *Montreal Park and Island Railway Co.* d'interjeter appel à la Cour Suprême sur la question de savoir si la Commission pouvait ou devait, rendant son ordre n° 7045, 4 mai 1909, perdre de vue le contrat en date du 7 novembre 1907, entre la *Montreal Park and Island Railway Co* et la municipalité de Notre-Dame de Grâce.

Ordre n° 7976, juin 1909—Permission donnée à la *Montreal Street Railway Co.* d'interjeter appel à la Cour Suprême sur la question suivante, savoir, si en vertu d'une interprétation exacte des articles 91 et 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord et de l'article 8 de la loi des chemins de fer, la *Montreal Street Railway Co.* est soumise, au sujet de son trafic d'entier parcours avec la *Montreal Park and Island Railway Co.,* à la juridiction de la Commission des chemins de fer du Canada.

Ordre n° 8184, 25 septembre 1909—Approbation du supplément numéro 2 de la classification canadienne numéro 14.

Ordre n° 8513, 16 octobre 1909, obligeant la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à réduire ses taux pour le transport du grain depuis son élévateur de Point-Edward à la minoterie *King Milling Co.* à Sarnia à un cent et demi par cent livres.

Ordre 8860, 1909—Fixant les compensations à être accordées par les Compagnies de chemins de fer aux aux expéditeurs qui sont obligés de fournir des portes intérieures temporaires aux wagons pour les mettre en état de servir à certains transports (cet ordre annule les ordres n° 6186 et 6763).

Ordre numéro 8992, 22 novembre 1909—Règlements pour le passage gratuit des wagons contenant du charbon bitumineux aux ports d'entrée d'Ontario; aussi, pour le passage à nouveau à destination ou sur des balances à des voies intermédiaires, à la demande du consignataire sur paiement de taux supplémentaires prescrits.

Ordre i° 9031, 2 décembre 1909—A la compugnie *Niagara, St. Catherines and Toronto Railway Co.* de rétablir le taux commun de 2 cents par 100 livres autrefois prélevé sur la pâte de bois, par charge de wagon, de Thorold, Ontario, à Suspension-Bridge, New York.

Ordre n° 9099, 23 décembre 1909—Ordre à la Compagnie du Pacifique-Canadien de rétablir les anciens taux sur les expéditions de fer et d'acier, de Saint-Jean à des gares du chemin de fer Québec-Central, à la demande de certaines maisons de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, protestant contre l'augmentation des taux.

Ordre n° 9128, 21 décembre 1909—A la requête des manufacturiers de Winnipeg, demandant un ordre donnant instructions aux compagnies de chemins de fer d'égaliser leurs taux sur les bardeaux et tôles de revêtement métalliques et expédiés de certains endroits de l'est au Manitoba, à la Saskatchewan et à l'Alberta, à ceux des matériaux non manufacturés. Ordre en date du 5 juillet 1905, donnant instructions de rétablir les taux exceptionnels dernièrement prélevés sur les tôles de revêtement et les bardeaux métalliques annulé, en autant qu'il se rapportait à l'expédition de ces articles à des endroits à l'ouest de Port-Arthur et comprenant cette ville.

Ordre n° 9156, 3 janvier, et 9013, 9 mars 1910—Fixant les taux devant être prélevés par les compagnies de messageries pour le transport des journaux quotidiens de Winnipeg aux mêmes taux que ceux de la *Dominion Express Company dans l'est du* Canada.

Ordre n° 9164, 22 décembre, 1909—Aux compagnies de télégraphe du Pacifique-Canadien, *Great North Western* et *Western Union* de retarder la révision des règlements de leur code entre les différents points du Canada jusqu'au premier juillet 1910.

Ordre n° 9187, 7 janvier 1910—(Supplément à l'ordre 7277)—Fixant des taux communs pour entier parcours sur le bois de construction, les bardeaux, et autres produits de la forêt expédiés de certains points sur le *Vancouver, Westminster and Yukon Railway* entre New-Westminster et Vancouver, *via* New-Westminster ou Vancouver et le chemin de fer Pacifique-Canadien, aux gares du chemin de fer Canadien-Northern, sur la base de un centin par 100 livres au-dessus des taux du chemin de fer Pacifique-Canadien de Vancouver aux mêmes endroits.

Ordre 9271, 12 janvier 1910—Ordre aux compagnies de chemins de fer Michigan-Central, Pacifique-Canadien et Toronto, Hamilton et Buffalo, de publier et de produire un taux commun sur le charbon, n'excédant pas $2.60 par tonne, de Black-Rock et Suspension-Bridge, New-Yory, à Sudbury, Ont.

Ordre n° 9362, 24 janvier 1910—Diminuant la classification de certains articles en amiante manufacturés.

Ordre, n° 9444, 4 février 1910—Requête des compagnies de chemins de fer, demandant une échelle variable dans les taux de classification des automobiles, refusée; et taux sur les automobiles, en pièces non assemblées, dans des wagons fermés, réduits au double de ceux de première classe.

Ordre n° 10,005, 22 mars 1910—Requête de *Elder, Dempster and Company,* pour l'application par les compagnies de chemins de fer du tarif d'exportation de Montréal, Québec, Saint-Jean et Halifax, au trafic transporté par les steamers des requérants,

le *Tehuantepec National Railway* et la ligne de steamer *Canada Mexican,* à Vancouver, refusée, sans préjudice aux droits que pourraient avoir toutes personnes intéressées à obtenir tout secours que la Commission pourra juger à propos d'accorder sur production d'une différente liste de faits.

Ordre n° 10356, 25 avril 1910—La *British American Oil Co.,* de Toronto *vs* Les compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien. Ces compagnies de chemins de fer reçoivent l'ordre d'accorder des taux spéciaux exceptionnels sur le pétrole et ses produits, par charge de wagon, depuis Toronto, et de réviser leur tarif exceptionnel de Pétrolia, Sarnia et Wallaceburg, de façon à maintenir des taux équitables des différents points d'expédition.

Ordre n° 10528, 19 avril 1910—L'Association des Marchands de Bois *vs* Les compagnies du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien et du Canadian-Northern-Québec. Une révision des nouveaux tarifs sur le bois est ordonnée, afin de conserver les mêmes différences entre les taux locaux et les taux d'exportation que celles qui existaient dans les anciens tarifs. La demande d'annulation du tarif revisé des taux locaux sur le bois entre différents endroits de l'est du Canada a été refusée.

Ordre n° 10649, 17 mai 1910—Les taux sur les bestiaux, par charge de wagon, depuis Toronto jusqu'à Smith's-Falls, Ont., sont réduits à 14 cents par 100 livres.

Ordre n° 10653, 19 mai 1910—Les taux des compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien, sur le grain de l'ouest à différents endroits des provinces d'Ontario et de Québec, doivent être les mêmes pour des distances équivalentes dans tous les ports des lacs ou des rivières où il existe des arrangements propres à faciliter le transbordement du dit grain des steamers aux wagons, entre Depot-Harbour et Montréal, inclusivement; et comprendront les frais de semblables services à tous les ports de transbordement et à tous les points de destination, quand les dits frais sont compris dans les taux à aucun à aucun port de transbordement ou à aucune destination.

Ordre n° 10761, 17 mai 1910—Le connaissement uniforme en usage aux Etats-Unis, et approuvé par l'*Interstate Commercial Commission,* pour le trafic des Etats-Unis au Canada, ou des Etats-Unis à travers le Canada, retournant aux Etats-Unis, est approuvé par la Commission pour le dit trafic.

Ordre n° 10960, 6 juin 1910—A la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de reviser ses taux sur le charbon et le coke depuis ses sections de Lethbridge, Crow's-Nest et Cranbrook jusqu'aux gares à l'ouest de ces endroits, afin de les placer sur une base raisonnable relativement à ses taux des mines à Lethbridge, Alta.

Ordre n° 11316, 28 juillet 1910—L'augmentation des taux sur le grain et les produits du grain, par charge de wagon, depuis Birtle, Foxwarren, Binscarth, Millwood et Harrowby, Man., jusqu'à Fort-William et Port-Arthur, est prohibée.

Ordre n° 11819, 7 septembre 1910—La Route White-Pass et Yukon reçoit ordre de cesser toute distinction sur les chargements de minerais et les réductions de minerais à Skagway, Alaska, en faveur de l'*Atlas Mining Co.,* opérant dans le voisinage de White-Horse, Y.T., et d'établir des taux aussi favorables, proportionnellement, de Caribou-Crossing à Skagway; aussi de traiter également tous les expéditeurs de ces endroits, quant au quaiage et au maniement à Skagway.

Ordre n° 11866, 4 octobre 1910—Fixant les taux et le poids minimum pour le transport d'articles trop longs ou trop volumineux pour être chargés par les portes de côté des wagons à fret.

Ordre n° 11899, 7 octobre 1910—Insertion dans la "Classification Canadienne du Fret" d'une liste spéciale pour le commerce d'articles désignés comme "matériel de construction".

Ordre n° 12107, 22 septembre 1910—*Rat Portage Lumber Co.* vs *Canadian Ry. Co.* La *Canadian Northern Ry. Co.,* comme successeur de la *Manitoba and South-Eastern Ry. Co.,* reçoit ordre de transporter les billots de pin et d'épinette du district de la Rivière-La-Pluie à Saint-Boniface et Winnipeg, conformément aux dispositions de 61 Victoria, chap. 43, Manitoba, et d'abolir le taux additionnel exigé pour voie de service au moulin du demandeur à Saint-Boniface.

Ordre n° 12275, 25 avril 1910—Sur plainte de la Compagnie Meunière et Manufacturière Mont-Royal, de Montréal, que comme importateurs de riz non nettoyé et exportateurs de riz nettoyé à l'intérieur du pays, les taux moins élevés des chemins de fer de Montréal sur le riz nettoyé en Grande-Bretagne leur étaient préjudiciables, les taux sur le riz nettoyé sont réduits de la troisième classe à la quatrième classe dans l'est du Canada.

Ordre n° 12290, 8 septembre 1910—A la Compagnie du chemin de fer *Great Northern* d'établir des taux spéciaux pour le transport du bois de construction et autres produits forestiers entre les diverses stations sur ses lignes dans la Colombie-Britannique, semblables à ceux demandés par la compagnie du Pacifique-Canadien dans le même territoire.

Ordre n° 12301, 20 septembre 1910—De supprimer les taux différentiels dans les prix de transport des voyageurs de la *Windsor, Essex and Lake Shore Ry. Co.*

Ordre n° 12520, 12 décembre 1910—Sur plainte de la cité de Regina, les compagnies du Pacifique-Canadien et du Canadian-Norehrn sont enjointes en réduisant leurs taux de fret depuis Port-Arthur et Fort-William, de supprimer les taux différentiels en faveur de Winnipeg et autres lieux dans la province du Manitoba, et contre la Saskatchewan et l'Alberta.

Ordre n° 12625, 14 décembre 1910—La Compagnie de téléphone Bell du Canada, devra demander les mêmes taux en dedans des limites incorporées de la cité de Toronto, comme à date de l'ordre, qui étaient exigés dans les limites bornées de ses échanges à Toronto, sans préjudice à la compagnie de continuer les mêmes taux qui existaient avant pour le service local ou limité, aux souscripteurs demeurant dans la section autrefois connue comme Toronto-Ouest qui ne désirent pas les services de tous les échanges de Toronto.

Ordre n° 12674, 29 décembre 1910—La *Dominion Atlantic Ry. Co.,* devra cesser de prélever des taux plus élevés sur le *finnan haddie* que ceux permis par la "Classification Canadienne du Fret".

Ordre n° 12625, 23 septembre 1910—Sur plainte de la Chambre de Commerce de Kenora, il est enjoint à la Compagnie du Pacifique-Canadien de mettre ses taux de fret depuis Port-Arthur et Fort-William jusqu'aux stations intermédiaires à Winnipeg, proportionnellement sur la même échelle, ayant égard toutefois à la distance, que les taux à Winnipeg, et de publier des taux de distribution sur les marchandises en général depuis Kenora et Keewatin.

Ordre n° 12579, 14 janvier 1911—Aux compagnies du Grand-Trons et du Pacifique-Canadien d'établir à Sainte-Marie, Ont., des arrangements pour faciliter l'échange du trafic par chargement de wagon.

Ordre n° 12783, 18 janvier 1911—Sur demande de la Chambre de Commerce de Dawson, Y.T., les compagnies formant la Route White-Pass et Yukon, ont reçu ordre de publier des tarifs conjoints de fret et des taux pour les voyageurs basés sur une réduction d'au moins un tiers, dans chaque cas, sur les taux indiqués dans leurs anciens tarifs entre Skagway et autres gares du Canada jusqu'à White-Horse, inclusivement, et qui ont été prohibés.

Ordres n°s 12852 et 12853, 25 janvier 1911—Fixant le maximum du prix des places à 2½ cents par mille pour les compagnies du Parc et de l'Ile de Montréal et du *Montreal Terminal Ry.*

23 janvier 1911—Fixant le taux maximum pour wagons-lits et wagons-salons sur tous chemins de fer sujets à la juridiction de la Commission où les wagons-lits et les wagons-salons circulent.

Ordre n° 12953, 10 février 1911—Approuvant la "Classification des Messageries pour le Canada" n° 2; aussi les formules de reçus de marchandise et d'argent (monnaie), et les formules de responsabilité limitée par rapport aux bestiaux et objets les concernant.

Ordre n° 13185, 25 février 1911—Les compagnies de chemins de fer procurant les services de voiturage du fret devront retirer l'embargo dans leurs tarifs de voiturage des coffres-forts de 1,000 livres et plus, et la responsabilité de leur maniement devant être transférée du propriétaire au voiturier.

Ordre n° 13215, 27 février 1911—Abolissant les taux du Grand-Tronc sur le coke, par charge de wagon, depuis Buffalo, Black-Rock et Suspension-Bridge, N.-Y., jusqu'aux stations d'Ontario où les tarifs avaient été élevés.

Ordre n° 13228, 17 janvier 1911, et 13317, 29 mars 1911—Poids minimum par charge de wagon de céréales écrasées ou grillées réduit de 30,000 à 24,000 livres par wagon.

Ordre n° 13357, 30 mars 1911—Fixant, à partir du 1er juin 1911, les bornes municipales comme limites de voiturage des compagnies de messageries, à tous les endroits où le service des voitures est fourni; permission étant donnée aux compagnies de demander l'approbation de limites spéciales aux endroits où les bornes municipales pourraient être trouvées déraisonnables pour cette fin.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. HARDWELL,
Chef du Trafic.

M. A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

APPENDICE "E".

28 avril 1911.

A. D. Cartwright, écr.,
Secrétaire, Commission des chemins de fer,
Ottawa.

MONSIEUR,—Je vous soumets une liste des examens et inspections sur le terrain faits par le département des Ingénieurs de la Commission, couvrant la période du 1er avril 1910 au 31 mars 1911.

De plus, 175 plans de tracés, profils et livres de références de tracés de chemins de fer ont été comparés et vérifiés sur les cartes d'étude. Plusieurs centaines de plans en détail de ponts, passages souterrains, structures de toutes sortes, passages de fils électriques, passages de conduites et enclanchements, ont été examinés durant le même intervalle; tous ont été approuvés par la Commission.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé) GEO. A. MOUNTAIN,
Ingénieur en chef.

LISTE DES INSPECTIONS FAITES PAR LE DEPARTEMENT DES INGENIEURS DE LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER, DU 1ER AVRIL 1910 AU 31 MARS 1911, INCLUSIVEMENT.

1er avril. Inspection du passage à niveau de la grande route entre les lots 28 et 29, concession A, township de Hamilton, par la ligne du *Canadian Northern Ontario Ry.*

1er avril. Inspection du passage à niveau projeté sur la grande route entre les concessions 1 et A, township de Hamilton, par la ligne du *Canadian Northern Ry.*

2 avril. Inspection du *Nipissing Central Ry.,* de Cobalt à Haileybury, pour le trafic.

4 avril. Inspection, liasse 6712, pont du *C.P.R.,* mille 1.9, section Nepinka.

4 avril. Inspection, liasse 5567, pont du *C.P.R.* mille 119.9, section Estevan.

4 avril. Inspection, liasse 6712, pont du *C.P.R.,* au-dessus de Badger-Creek, section Nepinka.

5 avril. Inspection, liasse 7696, pont du *C.P.R.,* mille 147.5, section Portal.

5 avril. Inspection de la rigole Smith, au sujet de la plainte de la cité de Saint-Thomas, Ont.

5 avril. Inspection de la grande route entre les concessions 6 et 7, township de Mornington, traversée par la voie simple du Pacifique-Canadien, mille 46·13.

5 avril. Inspection de la première traversée de la grande route à l'est de la station à Streetsville-Jct.

5 avril. Inspection du premier passage à niveau à l'ouest de Appin-Jct. (passage à niveau du Grand-Tronc), sur la ligne du *Michigan Central.*

7 avril. Inspection du passage à niveau projeté de la rue Main, dans le village d'Orono, par la ligne du *Canadian Northern Ontario.*

7 avril. Inspection du passage à niveau projeté entre les lots 6 et 7, concession 4, township de Darlington, Ont.

7 avril. Inspection du passage à niveau à travers le parc Saint-Polycarpe du Grand-Tronc.

8 avril. Inspection des appareils d'enclenchement où le chemin de fer *Galt, Preston & Hespeler* traverse la voie du Grand-Tronc dans la ville de Hespeler, Ont.

12 avril. Inspection de passage de l'avenue Royce sur le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc, dans la cité de Toronto, Ont.

14 avril. Inspection du passage à niveau par la grande route sur le Pacifique-Canadien à London, Ont.

14 avril. Inspection du tracé du Grand-Tronc depuis Allandale jusqu'à Vespra.

24 avril. Inspection de l'embranchement Laurentien du *C.P.R.,* relativement à la plainte quant à la condition du chemin.

28 avril. Inspection de la ligne projetée du Grand-Tronc entre les lots 35 et 36, township de Woolwich, Ont.

28 avril. Inspection du passage à niveau de la grande route de Percy 3½ milles à l'ouest de Fergus, Ont., sur la ligne du Grand-Tronc.

28 avril. Inspeciion du passage à niveau de la grande route de Percy, 3½ milles à

28 avril. Inspection des passages à niveau sur le chemin de fer Québec, Montréal et du Sud, dans la ville de Saint-Lambert.

29 avril. Inspection de l'emplacement du tunnel projeté à la rue Joséphine, Wingham, Ont., sur la ligne du Grand-Tronc.

30 avril. Inspection de la ligne du *Essex Terminal Ry.* pour l'ouverture au trafic depuis son raccordement avec le Grand-Tronc, immédiatement à l'est de la ville de Walkerville, jusqu'à son raccordement avec le Pacifique-Canadien, juste au sud de la cité de Windsor.

6 mai. Inspection de la voie du côté nord du chemin de voitures du Pacifique-Canadien, à Sand-Point, Ont.

10 mai. Inspection de la voie du Pacifique-Canadien, embranchement du Saut-Sainte-Marie.

11 mai. Inspection du passage à nivaeu de la rue du Moulin, à Rockland, par la voie simple du *Canadian Northern Ontario Ry.*

11 mai. Inspection du passage à niveau de la rue Wellington, Saut-Sainte-Marie, sur la ligne du Pacifique-Canadien.

11 mai. Inspection du passage à niveau de la grande route sur la ligne du Pacifique-Canadien, embranchement du Saut, au lot 7, concession 11, township de Long, Ont., par le *Sudbury to Saut-Ste. Marie Trunk Waggon Road.*

11 mai. Inspection du passage à niveau sur la ligne du Pacifique-Canadien, embranchement du Saut, par la ligne de Sudbury au Saut-Sainte-Marie, au lot 9, concession 6, township de Lorne, Ont.

17 mai. Inspection du passage à niveau à l'est de Whitby, sur la ligne du Grand-Tronc.

18 mai. Inspection du passage à niveau de la grande route par la ligne du *Canadian Northern Ontario Ry.,* entre les lots 2 et 3, concession 1, township de Brighton, Ont.

18 mai. Inspection du passage à niveau de la rue Division, Brighton, par la ligne du *Northern Ontario Ry.*

18 mai. Inspection du passage à niveau de la rue Prince-Edward, Brighton, par la ligne du *Canadian Northern Ontario Ry.*

18 mai. Inspection du passage à niveau de la rue Centre, Brighton, par la ligne du *Canadian Northern Ontario Ry.*

18 mai. Inspection du passage à niveau de la rue Napier, Brighton, par la ligne du *Canadian Northern Ontario Ry.*

18 mai. Inpection du passage à niveau du chemin de fer urbain de Brighton, par la ligne du *Canadian Northern Ontario Ry.*

18 mai. Inspection du passage à niveau de la rue Mead, dans la ville de Brighton, Ont., par la voie du *Canadian Northern, Ont.*

18 mai. Inspection du passage à niveau entre les lots 20 et 21, concession 1, township de Cramake, par la double voie du Grand-Tronc-Pacifique.

18 mai. Inspection du passage à niveau sur la ferme de J. S. Scripture, lot 30, township de Cramahe, ligne du chemin de fer *Canadian Northern Ontario Ry.*

19 mai. Inspection du chemin de concession " D " par la double voie du Grand-Tronc, à une courte distance à l'ouest de la jonction de Scarboro.

23 mai. Inspection, ouverture pour le trafic de la ligne du chemin de fer C.-N., de Rosetown, poteau milliaire 71·8, à Kindersley, poteau milliaire 126·1, distance 54·3 milles.

26 mai. Inspection de la ligne du chemin de fer de Montréal et des Comtés de la Rive-Sud, pour exploitation, de Saint-Lambert au chemin de Chambly, dans la ville de Longueuil.

27 mai. Inspection du croisement du chemin de fer Pacifique-Canadien dans le township de Morington, Ont.

27 mai. Inspection du croisement des voies du chemin de fer Grand-Tronc sur l'avenue Brock, Toronto.

28 mai. Inspection du croisement de la rue Brock, Toronto, relativement à la question de la rampe.

30 mai. Inspection d'appareils d'enclenchement là où le chemin de fer Canadiaa-Northern-Ontario traverse l'embranchement Prescott du chemin de fer Pacifique-Canadien.

30 mai. Inspection de l'outillage d'enclenchement au pont-tournant du G.-T.-P. sur la rivière Kaministiquia, Fort-William, Ont.

3 juin. Inspection du croisement du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve sur la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue Iberville, Montréal.

3 juin. Inspection du croisement de la ligne du Pacifique-Canadien à la jonction Jacques-Cartier par le chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve.

5 juin. Inspection du croisement projeté des voies du chemin de fer Grand-Tronc immédiatement au nord de la gare Severn, Ont.

6 juin. Inspection d'appareils d'enclenchement au croisement du chemin de fer Grand-Tronc, embranchement Whitby, par le chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, près de Brooklin, Ont.

7 juin. Inspection de la voie de transfert du chemin de fer Grand-Tronc se reliant à celle du *London Street Railway,* immédiatement à l'ouest de la grande route Wharncliffe, ville de London, Ont.

7 juin. Inspection de la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien à travers la ferme de Wm. Hutchins.

10 juin. Inspection, ouverture au trafic de la ligne du chemin de fer C.-N. à partir de Russel, poteau milliaire 104·3, jusqu'à Calder, poteau milliaire 145·3, distance, 41·0 milles.

14 juin. Inspection de croisements de grande route sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern-Québec dans les municipalités de la Petite-Rivière, Limoilou et Sainte-Foye, P.Q.

15 juin. Inspection du chemin de fer Canadian-Northern-Québec relativement à la déviation du chemin à Portneuf, P.Q.

15 juin. Inspection des croisements à niveau du chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue oYung et à Avenue-Road, Toronto, Ont.

16 juin. Inspection des croisements à niveau du chemin de fer Pacifique-Canadien à Myrtle-Station, Ont.

16 juin. Inspection du croisement du chemin de fer Grand-Tronc à l'avenue Woodbine, à Toronto, Ont.

16 juin. Inspection, pour ouverture au trafic, des ponts, piles et culées du chemin de fer Pacifique-Canadien, section Cranbrook, division Ouest.

17 juin. Inspection, pour ouverture au trafic, du pont du chemin de fer Pacifique-Canadien, section Sirdar.

18 juin. Inspection, pour ouverture au trafic, du pont du chemin de fer P.-C. au poteau milliaire 41 A, section de la Frontière, division du Pacifique.

18 juin. Inspection, pour ouverture au trafic, du pont du chemin de fer P.-C. au poteau milliaire 36·6, section de la Frontière.

18 juin. Inspection, pour ouverture au trafic, du pont du chemin de fer P.-C. au poteau milliaire 14·6, section de la Frontière.

20 juin. Inspection, pour ouverture au trafic, du pont du chemin de fer P.-C., embranchement Nakusp et Slocane.

20 juin. Inspection, pour ouverture au trafic, des ponts du chemin de fer P.-C., poteau milliaire 35·2, embranchement Nakusp et Slocane.

20 juin. Inspection, pour ouverture au trafic, du pont du chemin de fer P.-C., poteau milliaire 26·4, embranchement du Lac-Slocane.

20 juin. Inspection, pour ouverture au trafic, du pont du chemin de fer P.-C., auteau milliaire 17·5, section de Rossland.

21 juin. Inspection, pour ouverture au trafic, du pont du chemin de fer P.-C., poteau milliaire 14·2, section de Rossland.

22 juin. Inspection, pour ouvreture au trafic, du pont du chemin de fer P.-C., au poteau milliaire 1-2, embranchement de Revelstoke et du Lac-La-Flèche.

22 juin. Inspection du croisement de la ferme de M. A. H. Woodbridge, sur la ligne du chemin de fer Windsor, Essex et Lake-Shore.

22 juin. Inspection du drainage de M. J. L. Shields, sur la ligne du chemin de fer de la Baie-Georgienne et du Littoral.

22 juin. Inspection du croisement de la voie du chemin de fer Kingston et Pembroke par la Compagnie de tramway électriuqe Kingston et Cataraqui, sur la rue Montréal à Kingston, Ont.

22 juin.Inspection du croisement de la ferme de M. Coatsworth, sur la ligne du chemin de fer Windsor, Essex et Lake-Shore-Rapid.

22 juin. Inspection du chemin de fer Boston et Maine *re* croisement de la grande route à Lennoxville, P.Q.

23 juin. Inspection du chemin de fer Pacifique-Canadien *re* croisement de la grande route à Mégantic, P.Q.

23 juin. Inspection du chemin de fer Pacifique-Canadien *re* croisement de la grande route à Milan, P.Q.

23 juin. Inspection,pour ouvreture au trafic, du pont du chemin de fer P.-C., au poteau milliaire 0·72, embranchement de la Mission de la rivière Fraser.

24 juin. Inspection de l'appareil d'enclenchement, embranchement de la Rivière-Fraser, New-Westminster, C.-B.

27 juin. Inspection du croisement de l'avenue Saint-Clair à Toronto-ouest par le chemin de fer Grand-Tronc.

5 juillet. Inspection du tracé du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, dans le voisinage de Belleville, Ont.

5 juillet. Inspection du croisement à niveau du chemin de fer Grand-Tronc par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario à la rue Principale, Belleville, Ont.

6 juillet. Inspection du croisement de la ferme de M. A. D. Hartley, à environ un quart de mille au sud de la station de Florenceville, N.-B., sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien.

6 juillet. Inspection du viaduc en charpente du chemin de fer Pacifique-Canadien, sur le lac Cobbs, Ontario.

7 juillet. Inspection du croisement de la rue Mary sur les voies du chemin de fer Brantford et Hamilton, dans la ville de Brantford, Ont.

8 juillet. Inspection du croisement de la rue Division, Colborne, Ont., par le chemin de fer Canadian-Northern-Ontario.

12 juillet. Inspection du tracé du chemin de fer Canadian-Northern-Quebec au Cap-Santé, P.Q.

13 juillet. Inspection du croisement de la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien à Mackay's, Ont.

13 juillet. Inspection de la rigole Smith sur la ligne du chemin de fer Michigan-Central, à Saint-Thomas, Ont.

14 juillet. Inspection du croisement du chemin Hurdman par la ligne du chemin de fer Canadian-Northern près d'Ottawa, Ont.

14 juillet. Inspection du chemin de fer Canadian-Northern-Quebec relativement à la réclamation de M. Lacoursière, de Saint-Paulin, pour dommages causés par le drainage.

16 juillet. Inspection du tunnel sous le chemin de fer Canadian-Northern-Quebec aux chutes de Shawinigan, P.Q.

16 juillet. Inspection du chemin de fer Pacifique-Canadien de Shawinigan à Grand'-Mère, P.Q., pour exploitation.

20 juillet. Inspection du chemin de fer Manitoulin et Rive-Nord, pour exploitation.

20 juillet. Inspection du croisement projeté du chemin de fer G.-T.-P., embranchement de Battleford, par l'embranchement de Pheasant-Hills du chemin de fer P.-C., ¼ N.-E. de la section 36, township 36, rang 16, à l'O. du 3me M., district de Saskatoon.

21 juillet. Inspection du croisement des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, du passage à niveau de l'embranchement Young-Prince-Albert et de l'embranchement du Pacifique-Canadien, de Pheasant-Hills.

8 juillet. Inspection de l'appareil d'enclenchement, où le prolongement Maryfield de la voie du C.-N. franchit le P.-C., division d'Arcole, Carlyle, Saskatchewan.

21 juillet. Inspection des passages de niveau sur le P.-C., à Schaw, Leslie, Moffat et Corwhin, Ont.

22 juillet. Inspection du tunnel à Palgrave, Ont., ligne du Grand-Tronc.

23 juillet. Inspection de l'embranchement du chemin de fer Toronto, Hamilton & Buffalo, franchissant le Grand-Tronc à Hamilton, pour atteindre les usines *Oliver Chilled Plow Works.*

30 juillet. Inspection de l'appareil d'enclenchement au croisement du Kingston et Pembroke par la voie urbaine de la ville de Kingston, Ont.

10 août. Inspection de la voie ferrée Chatham, Wallaceburg & Lake Erie, embranchement Paincourt, Ont., pour l'exploitation.

11 août. Inspection d'un pont sur les divisions London et Windsor, réseau du Grand-Tronc.

11. août. Inspection du passage à niveau de la terre de Hormisdas Leblanc, sur la voie du Pacifique-Canadien, à Saint-Jérôme, Qué.

15 août. Inspection de la voie du chemin de fer Salisbury et Albert, sur la plainte de I. C. Prescott, Albert, N.-B.

23 août. Inspection de la voie du Grand-Tronc, à partir du croisement sur le quai de la Reine jusqu'au croisement de Sunnyside, à Toronto, au sujet des rampes qu'il conviendrait d'établir en cet endroit.

24 août. Inspection du passage souterrain, voie du Canadian-Northern-Ontario, au lot 5, concession 2, township de Hope.

30 août. Inspection du passage à niveau sur la voie du Maine-Central, à Eaton's-Corners, P.Q.

31 août. Inspection du cours d'eau au sud de la jonction Iberville, voie du Vermont-Central.

2 septembre. Inspection de l'embranchement Rawdon, Canadian-Northern-Quebec, pour l'exploitation.

6 septembre. Inspection des murs de soutènement à la tête de ligne orientale du Toronto, Hamilton et Buffalo, rue Hunter, Hamilton, Ont.

7 septembre. Inspection des passages entre les lots 6 et 7, concession A, township aldimand, ligne du Candian-Northern-Ontario.

7 septembre. Inspection du passage sur la terre de M. C. A. Reddick, ligne du Canadian-Northern-Ontario, près de Brighton, Ont.

7 septembre. Inspection de l'endroit où la voie V. V. E. et N. franchit celle du P.-C., sur la baie Burrard, entre l'avenue Campbell et l'avenue Raymur, où il est question de construire un raccordement entre les deux chemins.

9 septembre. Inspection du passage Bilodeau, sur la ligne du Grand-Tronc, à Sainte-Julie, P.Q.

10 septembre. Inspection du tracé projeté de la ligne du P.-C., de Port-Moodie et autour de Burrard-Inlet, à l'est et au nord, 3½ milles. Dossier 13477, casier 31.)

12 septembre. Inspection et inauguration de la voie du P.-C., embranchement Lacombe, depuis Stettler, mille 49·6, jusqu'à Castor, mille 84·6, distance 35 milles.

12 septembre. Inspection des chemins du Pacifique-Canadien et du Canadian-Northern-Quebec à Portneuf, P.Q., au sujet de la plainte de A. Frénette.

15 septembre. Inspection et inauguration de l'embranchement Kipp, sur la voie du P.C., de Kipp à Carmangay, 28.2 milles

15 septembre. Inspection de trois passages dangereux, deux sur l'embranchement Lethbridge à McLeod, milles 2.6 à 10.6, et un sur l'embranchement Carmangay, au mille 9.1.

17 septembre. Inspection et inauguration de l'embranchement Langdon, sur le P.C., du mille 0 à Acme, mille 30.0, 39 milles.

17 septembre. Inspection du passage de la ferme de M. E. Lynch, voie du Canadian Northern-Ontario, à environ un mille au nord de la station de Maynooth,

18 septembre. Inspection de la sonnerie électrique automatique, dans les parcs du P.C., à Westmount, Qué.

19 septembre. Inspection du lieu de croisement de la ligne des tramways d'Edmonton et de la voie du Pacifique, aux rues Edward et Stephen.

19 septembre. Inspection du passage de la Compagnie Jas. Robertson, sur les voies du Grand-Tronc et de la *Montreal Park & Island,* à l'avenue des Inspecteurs, Montréal, Qué.

20 septembre. Inspection de l'appareil d'enclenchement à la jonction Lake-Shore des voies du Essex-Terminal, C.P., et Windsor, Essex et Lake-Shore.

20 septembre. Inspection de l'appareil d'enclenchement à la jonction Oak-Point.

21 septembre. Examen du dossier 15080, soumis à la Commission *re* la construction d'un embranchement jusqu'à la propriété de S. Houlton, franchissant Fourth Street West, Calgary, Alberta.

21 septembre. Inspection de l'appareil d'enclenchement à Walkerville, au croisement des voies Essex-Terminal et Père-Marquette.

22 septembre. Inspection du passage de la voie publique sur le chemin de fer Grand-Tronc, deux milles à l'ouest de Clinton, Ont.

22 septembre. Inspection du passage souterrain de l'avenue de la station, Chutes-Shawinigan, voie du Canadian-Northern-Québec.

23 septembre. Inspection de l'embranchement McLeod, du P.C., de McLeod à la jonction de Calgary, milles 105.2, dossier 9913.

24 septembre. Inspection de l'emplacement d'une voie de garage reliant la *Tuxedo Park Co., Ltd.,* et la *Canada Cement Co.,* avec les voies du P.C. et du C.N.

25 septembre. Inspection du tunnel à double voie avec arcades de 12 pieds construit par la *International Cement Co.,* sous la voie principale du C.P., au mille 116.8, subdivision d'Ottawa, près Hull, P.Q.

26 septembre. Inspection d'un drain sur la terre d'Amos Morgan, sur la voie du Pacifique-Canadien, au mille 89.9, section Havelock.

27 septembre. Inspection de la voie du Grand-Tronc franchissant la propriété de J. Thomas, un mille à l'est de Prairie-Siding, Ont.

27 septembre. Inspection du passage de la voie publique sur la ligne du Grand-Tronc, à un mille à l'ouest de Clinton, Ont.

28 septembre. Inspection de la voie Montréal et Comtés du Sud au sujet de la plainte de la municipalité de Montréal-Sud, Qué.

28 septembre. Inspection du passage de la voie publique à un demi-mille à l'ouest de Tilsonburg, Ont., sur la ligne du Grand-Tronc.

28 septembre. Inspection de la voie du *New-Brunswick & Prince-Edward-Island Railway,* de Sackville au Cap-Tormentine, 36 milles.

29 septembre. Inspection du passage de la voie publique entre les lots 10 et 11, township de Clarke, ligne du Canadian-Northern-Ontario.

29 septembre. Inspection du passage de la voie publique entre les lots 2 et 3, township de Clarke, voie du Canadian-Northern-Ontario.

29 septembre. Inspection de la seconde voie double du P.C., entre Winnipeg et Portage-la-Prairie, du 2e au 55e mille, 53 milles.

3 octobre. Inspection et inauguration de l'embranchement de la Rivière-Ochre jusqu'au bout de la voie, 15 milles.

4 octobre. Inspection et inauguration de la voie du Grand-Tronc-Pacifique du 675e à Edmonton au 793e mille, distance 118.7 milles.

5 octobre. Inspection des clôtures sur la ligne Brockville, Westport et Northwestern.

7 octobre. Inspection du passage à l'avenue Princesse, Lachute, Qué., sur la voie du Pacifique.

7 octobre. Inspection de l'endroit où le chemin de Pembina est parallèle à la voie du Canadian-Northern *re* plainte de la municipalité de Montcalm.

8 octobre. Inspection de l'appareil d'enclenchement au croisement des voies Canadian-Northern-Quebec et Montréal Terminal, Montréal, Qué.

10 octobre. Inspection du viaduc du chemin de Richmond, Ottawa, Ont.

10 octobre. Inspecteur de l'appareil d'enuclenchement au croisement de la voie électrique Port-Arthur et Fort-William avec la voie du Grand-Tronc-Pacifique à la rue Youngouest, Fort-William, Ont.

11 octobre. Inspection du viaduc sur la voie London et Lac-Erié, à Union, Ont.

12 octobre. Inspection des ponts sur l'embranchement de Port-Burwell, voie du Pacifique-Canadien.

12 octobre. Inspection de l'endroit où le Pacifique-Canadien désire poser deux nouvelles voies sur la rue Duncan conduisant à la nouvelle gare Union.

13 octobre. Inspection et inauguration de l'embranchement Virden-McCauley, voie du Pacifique-Canadien, 14 milles.

14 octobre. Inspection des ponts sur l'embranchement Owen-Sound, voie du Pacifique-Canadien.

14 octobre. Inspection du tunnel, rivière Détroit.

15 octobre. Inspection de l'embranchement Etobicoke, voie du Pacifique-Canadien.

15 octobre. Inspection du passage de la rue Main, Mount-Forest, Ont., voie du Grand-Tronc.

17 octobre. Inspection et inauguration de l'embranchement Pheasant-Hills, voie du Pacifique-Canadien, à l'ouest de Saskatoon, du mille 476 à .00, près Senlec, à Hardisty, mille 561.3, distance de 85.63 milles.

17 octobre. Inspection de l'emplacement du passage supérieur projeté, au mille 332, voie du Pacifique-Canadien, à l'ouest de Asquith, Sask.

18 octobre. Inspection de l'emplacement du croisement projeté de la voie des tramways d'Edmonton et du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique, à la rue Edouard.

18 octobre. Inspection du prolongement projeté de la voie ferrée sur la propriété de la *Clover Bar Coal Company* jusqu'à celle de la *Humberstone Coal Company.*

18 octobre. Inspection des ponts sur l'embranchement Brockville, voie du Pacifique-Canadien.

19 octobre. Inspection de l'appareil d'enclanchement au croisement des voies G. N. et G.-T.-P., ligne principale, Riley, Alberta.

19 octobre. Inspection des ponts de l'embranchement Prescott, voie du C.P.C.

20 octobre. Inspection du passage du township public sur la voie ferrée Ottawa et New-York, township de Russell, Ont.

21 octobre. Inspection de l'avenue Bronson, Ottawa, à l'endroit où passe la voie du Grand-Tronc.

26 octobre. Inspection des ponts et de la voie sur la ligne principale du Vermont-Central entre Saint-Lambert et Waterloo.

27 octobre. Inspection du passage de la voie du Pacifique-Canadien sur la rue Bridge, Port-Burwell, Ont.

28 octobre. Inspection des ponts de l'embranchement d'Orangeville, voie du Pacifique-Canadien.

28 octobre. Inspection des passages dans les rues de Peterborough, Ont.

2 novembre. Inspection de l'emplacement d'un pont projeté sur la rivière Moira à Belleville, Ont., voie du Canadian-Northern-Ontario.

2 novembre. Inspection du passage de la rue Main, dans la ville de Vègreville. (Dossier 13952.)

4 novembre. Inspection et inauguration de l'embranchement de la voie ferrée Chatham, Wallaceburg et Lac-Erié jusqu'au village de Paincourt.

7 novembre. Inspection et inauguration de la voie ferrée Montréal et Comtés du Sud.

7 novembre. Inspection et inauguration de la branche Toulong de la voie du Pacifique-Canadien, depuis Kamarno, au 44.70 mille, jusqu'au bout de la voie, au mille 74.00, distance 28.2 milles.

8 novembre. Inspection du tracé de la *Quebec Light, Heat and Power Co.*, sur la propriété Gugy, à Québec, Qué.

9 novembre. Inspection de l'appareil d'enclenchement à Fort-William-ouest.

9 novembre. Inspection de la ligne Canadian-Northern-Quebec, de Lorette à Québec, et embranchements de Montmorency.

9 novembre. Inspection de la chute d'eau de Naud à Deschambault, Qué., près de laquelle passe le viaduc du Canadian-Northern-Québec.

9 novembre. Inspection des appareils de protection à l'avenue Saint-Clair, Toronto.

9 novembre. Inspection des passages de la voie du Grand-Tronc dans le Village de Palgrave, Ont.

9 novembre. Inspection du passage de la voie publique au sud de Tottenham, Ont., ligne du Grand-Tronc.

11 novembre. Inspection de l'emplacement du croisement projeté de la voie électrique V.F. & S. & H. Co. (G.N.) près Ardley, C.-B.

15 novembre. Inspection de l'emplacement de la voie de raccordement projetée entre les lignes Grand-Tronc et Pacifique-Canadien, à St. Mary's, Ont.

15 novembre. Inspection des appareils protecteurs au croisement de la ligne des tramways de Winnipeg et de la voie du C.N., rue Main, Winnipeg.

15 novembre. Inspection relative à la pose des rails sur la voie du C.N., au bout du pont Norwood, Winnipeg.

16 novembre. Inspection et inauguration d'un prolongement latéral de la voie principale du C.N., du mille 12.2, près de Slate-River, à Kakabeka-Falls, sub-division de Port-Arthur, distance 9.76 milles.

18 novembre. Inspection des ponts sur l'embranchement Eganville de la voie du Pacifique-Canadien.

18 novembre. Inspection des ponts sur la voie du Pacifique-Canadien près de Montréal-ouest, Qué.

22 novembre. Inspection du passage sur la voie du Grand-Tronc, près du cimetière, Huntingdon, Qué.

23 novembre. Inspection de la voie du Canadien-Northern-Ontario où elle traverse la propriété de Mme Massey, township d'York, Ont.

23 novembre. Nouvelle inspection des appareils protecteurs du passage de la voie publique à Nairn-Road, sur la ligne du C.P.C. à Elmwood, Winnipeg-est.

23 novembre. Inspection des appareils protecteurs au passage de la voie publique sur la ligne du C.P.C., rue Talbot, Elmwood, Winnipeg-est.

23 novembre. Nouvelle inspection des appareils protecteurs au passage de la voie publique sur la voie du C.P.C., à Molson-Cut-Off et avenue Carter.

23 novembre. Inspection de la ligne du Grand-Tronc, dans la paroisse de St. Blaise, Québec, au sujet du drainage.

25 novembre. Inspection des parties de la voie V.V. & E. et N. Co., à Vancouver, C.-B., entre les rues Harriss et Hastings, et marquées au plan "A" et "B". (Dossier 13224.)

29 novembre. Inspection du prolongement depuis la ligne principale du C.P.C. jusqu'à la propriété de la *Grenfell Milling Co.*, Grenfell, Sask.

1er décembre. Inspection du passage de la voie publique sur la ligne du Pacifique-Canadien à l'avenue du Pacifique, Mile-End, Montréal.

1er décembre. Inspection du passage de la route entre les lots 14 et 15, concession 2, township de Holland, sur la ligne du Pacifique-Canadien, à l'est de Chatsworth, Ont.

8 décembre. Inspection du passage de l'embranchement Port-Dover, réseau du Grand-Tronc, sur la rue Main, Hamilton, Ont.

8 décembre. Inspection du passage de l'embranchement Port-Dover, réseau du Grand-Tronc, sur la rue Cannon, Hamilton, Ont.

8 décembre. Inspection et inauguration de la nouvelle voie double de la ligne du Pacifique, à Lambton, Ont.

8 décembre. Inspection des prolongements projetés de la voie du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, dans les cours de garage Aberdeen, ville de Hamilton, Ont.

9 décembre Inspection de l'appareil d'enclenchement au croisement du chemin de fer Walkerton et Lucknow avec la ligne à voie étroite de la *Hanover Portland Cement Co.*, au mille 29.1, près Hanover, Ont.

8 décembre. Inspection du passage de l'embranchement Port-Dover, réseau du Grand-Tronc, sur la rue King, Hamilton, Ont.

9 décembre. Inspection du réseau du Montréal et des Comtés du Sud, au sujet de la plainte de la municipalité de Montréal-sud, Qué.

13 décembre. Inspection de la voie du Canadian-Northern, de Maidstone à Birling-Siding, ou C. M. Ross se plaint qu'elle est mal clôturée.

14 décembre. Inspection des passages sur la voie du Pacifique-Canadien, aux rues Main et Bridge, Almonte, Ont.

14 décembre. Inspection du tracé du chemin de fer Grand-Valley, dans la ville de Brantford, Ont.

16 décembre. Inspection et inauguration de l'embranchement du Canadian-Northern, de Maryfield à Luxton, distance 68 milles.

16 décembre. Inspection et inauguration de l'embranchement du Canadian-Northern, de Luxton à Bienfait, distance 16 milles.

17 décembre. Inspection des ponts sur l'embranchement St-Mary's de la voie du Pacifique-Canadien.

17 décembre. Inspection et inauguration de l'embranchement du Canadian-Northern, de Hallboro à Beaulah, distance 75 milles.

20 décembre. Inspection et inauguration du chemin de fer Atlantique, Québec et Western, entre les stations Newport et Grand-River.

20 décembre. Inspection du passage sous le remblai de la voie Atlantique, Québec et Western, près du pont de la rivière Petit-Pabos, Qué.

20 décembre. Inspection du passage sur la voie de l'Atlantic, Québec et Western, près Les Gascons, Qué.

21 décembre. Inspection du pont sur la voie de l'Atlantic, Québec et Western, à Rock-Cut, 5e rang, Qué.

21 décembre. Inspection de la voie de l'Atlantic, Québec et Western à l'Anse-aux-Canards, au sujet de la plainte de R. LeMarquand, Pointe-Newport, Qué.

21 décembre. Inspection de la voie de l'Atlantic, Québec et Western, sur la plainte des municipalités de Nouvelle et de Shoolbred au sujet de l'état des clôtures, garde-bestiaux et des croisements et passages à haut niveau.

21 décembre. Inspection et inauguration de l'embranchement du G.-T.-P. allant de Melville à Canora, 55 milles. Dossier 1086.13.

21 décembre. Inspection et inauguration de l'embranchement du G.-T.-P. de Melville à Balcarres, 33.2 milles.

21 décembre. Inspection d'un passage de la voie publique dont le G.-T.-P. sollicite l'approbation dans le ¼ s.o. de la sec. , 24/26/4/O/2. District d'Yorkton, Saskatchewan.

29 décembre. Inspection et inauguration de la ligne principale ouest du G.-T.-P. depuis Edmonton jusqu'à Edson, 129.5 milles, aussi 20 milles au delà d'Edson.

31 décembre. Inspection et inauguration de l'embranchement du G.-T.-P. allant de Tofield, Alberta-sud au passage Red-Deer, distance 83.5 milles.

6 janvier. Inspection et inauguration de l'embranchement Végreville, Calgary, de la ligne Canadian-Northern.

7 janvier. Inspection des garde-bestiaux sur la ligne Canadian-Northern, sur la plainte de l'Union des Cultivateurs de l'Alberta.

17 janvier. Inspection du tracé du prolongement projeté de la voie jusqu'aux usines de la *Tuxedo Park Co.* et de la *Canada Cement Co.*, près de la jonction Oak-Point.

17 janvier. Inspection du remblai sur le Canadian-Northern, Québec, au mille 27.8, embranchement de Montfort, Qué., sur la plainte des habitants de Newago.

19 janvier. Inspection du passage à haut niveau pour piétons du P.-C. à Fort-William *re* accident à un employé de chemin de fer.

19 janvier. Inspection du passage à haut niveau pour piétons à la rue Brown, Fort-William-ouest, au point de vue de l'élévation et de la sécurité.

20 janvier. Inspection des égouts sur la propriété de Brock et Muttleberry, Winnipeg.

23 janvier. Inspection de passages sur la voie du Canadian-Northern, à l'ouest d'Erié. sur la plainte de la municipalité de Saint-Francis.

21 janvier. Inspection du déraillement du train de voyageurs sur la voie du Pacifique-Canadien, embranchement d'Owen-Sound, près de Mono-Road.

30 janvier. Inspection de l'emplacement projeté d'une barrière près des garages et des usines de la Compagnie Canadian-Northern à Hochelaga, Montréal, Qué.

1er février. Inspection et inauguration du chemin de fer Niagara, Ste-Catherine et Toronto entre Welland et Port-Colborne.

3 février. Inspection des appareils protecteurs à la rue Talbot, ligne du Pacifique-Canadien à Winnipeg.

3 février. Inspection des appareils protecteurs au passage Nairn-Road, sur la ligne du Pacifique-Canadien.

3 février. Inspection des appareils protecteurs à la rue Marion, St-Boniface, ligne du Canadian-Northern.

5 février. Inspection de l'appareil d'enclenchement au croisement des voies ferrées *Grand Trunk Air Line & Niagara, St-Catharines & Toronto.*

6 février. Inspection de l'appareil d'enclenchement au croisement des voies ferrées Grand-Tronc et Niagara, Ste-Catherine et Toronto à Stamford, Ont.

3 février. Inspection du passage projeté de la voie du Pacifique-Canadien aux rues Marion, Messier et Plessis, ville de St-Boniface.

3 février. Inspection du passage à l'ouest du pont Norwood, sur la voie ferrée du Canadian-Northern.

7 février. Inspection de la voie du Canadian-Northern-Ontario, près de Nipigon.

9 février. Inspection d'un fossé à creuser et à élargir à Port-Kells, C.-B., sur la voie ferrée Victoria, Vancouver et Eastern.

10 février. Inspection de la subdivision Walkerton, du réseau du Pacifique-Canadien, sur la plainte de L. McArthur, de Priceville.

14 février. Inspection et inauguration de la voie du Pacifique-Canadien de Macklin à Kerr Robert, 65 milles.

20 février. Inspection du pont de la *Record Foundry Company* à la rue Mill, Montréal, au-dessus de la voie du chemin de fer Montréal et Comtés du Sud.

22 février. Inspection des garde-bestiaux sur la voie du Canadian-Northern, rang 290, 1er méridien.

23 février. Inspection du pont sur la rivière Chaudière, près de Lévis, Québec, sur la voie du Grand-Tronc.

23 février. Inspection de l'emplacement d'une nouvelle station sur la voie du Grand-Tronc à Saint-Agapit, Qué.

24 février. Inspection de huit ponts sur le Grand-Tronc, division Est, district n° 2.

2 mars. Inspection du pont du Grand-Tronc sur la rivière Yamaska, à St-Hyacinthe, Qué.

2 mars. Inspection du pont du Grand-Tronc sur la rivière des Hurons, Qué.

2 mars. Inspection des passages de la voie publique sur la ligne du Pacifique-Canadien. et du Canadian-Northern dans la municipalité de St-Francis, Manitoba.

3 mars. Inspection et inauguration de l'embranchement de Moosejaw, réseau du P.-C., du mille 14.5 au mille 118,75.

3 mars. Inspection de quatorze ponts sur la ligne du Grand-Tronc, division Est, district n° 4.

6 mars. Inspection des appareils protecteurs au passage de la voie du Pacifique-Canadien sur la rue Galt, à Lethbridge.

6 mars. Inspection du passage projeté de la ligne du Grand-Tronc dans le cimetière de Mount-Pleasant, township d'York.

7 mars. Inspection des ponts de la ligne du Grand-Tronc, division Est.

8 mars. Inspection du viaduc de Port-Hope, ligne du Grand-Tronc.

9 mars. Inspection du pont n° 841, sur la ligne du Pacifique-Canadien.

13 mars. Inspection des passages de fermes sur la voie ferrée de Témiscouata.

14 mars. Inspection du passage de ferme sur la voie du Pacifique-Canadien, à Grand-River, N.-B.

14 mars. Inspection du croisement des voies du Pacifique-Canadien et du Témiscouata, à Edmonton, N.-B.

16 mars. Inspection du passage projeté du chemin public sur la voie du Pacifique-Canadien à Eagle-River.

16 mars Inspection d'un passage sur la voie du Pacifique-Canadien à Lorette.

17 mars. Inspection du passage projeté du chemin Manotick, township de Nepean, Ont., sur la ligne du Canadian-Northern-Ontario.

21 mars.—Inspection de l'appareil d'enclenchement au croisement des lignes Grand-Tronc et Pacifique-Canadien.

21 mars. Inspection du pont du Grand-Tronc à Brickville, Ont.

21 mars. Inspection du passage souterrain du Grand-Tronc, sur le chemin de Montréal, à la jonction de Kingston, Ont.
22 mars. Inspection du pont du Grand-Tronc sur le canal Trent, Trenton, Ont.
22 mars. Inspection du pont à haut niveau du Grand-Tronc, près de Merritton.
28 mars. Inspection du passage souterrain du Grand-Tronc près du couvent de Lachine.
30 mars. Inspection du passage de la voie publique, sur la ligne du Pacifique-Canadien, près de la jonction des Piles.

APPENDICE "F.".

OTTAWA, 20 avril 1911.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour être inséré dans le sixième rapport de la Commission, le rapport de la division des inspections pour l'exercice terminé le 31 mars 1911.

Au cours de l'exercice, les diverses compagnies de chemin de fer sous la juridiction de la Commission ont fait rapport de 1,453 accidents de personnes, dont 494 entraînant la mort et 1,119 des blessures, comme suit:—

	Tués.	Blessés.
Voyageurs	24	132
Employés	263	788
Autres personnes	207	199
	494	1,119

Le personnel de la Commission a fait enquête et rapport sur 456 accidents.

Des 494 personnes tuées et des 1,119 blessés pendant l'année, 140 des morts et 69 des blessés violaient la loi et les règlements.

Le nombre augmenté des décès parmi les employés, pendant l'exercice, par comparaison avec l'exercice précédent, s'explique par l'éboulement qui s'est produit le 4 mars 1910 au 85e mille à l'ouest du défilé Rogers, division des Montagnes sur la voie du Pacifique-Canadien, où 58 employés ont perdu la vie. Cet accident n'apparaît pas dans notre statistique du 31 mars 1910, la compagnie n'en ayant rendu compte qu'après la transmission du rapport annuel de la Commission.

L'inspection des stations s'est faite come suit:—

Grand-Tronc	612
Pacifique-Canadien	1,316
Canadian-Northern	375
Autres chemins de fer	436
	2,739

Voici la statistique de l'inspection du matériel roulant:—

	Inspectés.	Défectueux.
Wagons de marchandises	72,177	7,512
Locomotives	1,591	158
Wagons de voyageurs	937	83

Principales défectuosités dans les wagons de marchandises:

Leviers d'accouplement détachés.
Conduites pneumatiques absentes.
Freins pneumatiques rompus.
Ferrures tordues ou lâches.

Principales défectuosités dans les locomotives:

Leviers de manœuvre détachés.
Cendriers.
Régulateurs du tir.
Grilles.

On a inspecté les wagons de voyageurs surtout au point de vue de leur condition sanitaire. On s'est enquis particulièrement quant au mode de nettoyage, et il est résulté de ces efforts plusieurs réformes importantes.

Les inspecteurs ont aussi examiné les cours, les garde-fous, etc, particulièrement aux croisements de voies quant au remplissage, etc.

Nous avons en outre fait enquête sur une foule de plaintes portées devant la Commission au sujet de l'insuffisance et de l'irrégularité du service des trains et autres du même genre, ainsi qu'il est indiqué ailleurs dans le présent rapport.

On a inspecté et fait rapport sur 195 passages de chemins publics, dont on trouvera le tableau ailleurs dans le rapport de la division de l'inspecteur.

Le tout respectueusement soumis.

A. J. NIXON,
Inspecteur-chef.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

RELEVÉ indiquant le nombre de personnes tuées ou blessées sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission pendant l'exercice terminé le 31 mars 1911.

Nom du chemin de fer.	Voyageurs.		Employés.		Autres personnes.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	5	39	64	253	64	82	133	374
Pacifique-Canadien	14	54	159	124	103	55	276	233
Canadian-Northern	1	11	10	152	11	26	22	189
Canadian-Northern-Ontario	....	3	3	10	....	1	3	14
Canadian-Northern-Quebec	....	5	1	10	3	3	4	18
Michigan-Central	1	4	9	191	6	13	16	208
Wabash	....	3	1	28	6	1	7	32
Québec, Montreal & Southern	....	....	1	1	....	1	1	2
Windsor, Essex & Lake Shore	....	....	....	....	....	2	....	2
Ottawa & New York	....	....	2	....	1	....	3	....
Ontario Central	1	....	1	....	....	....	2	....
Témiscouata	....	....	....	1	1	....	1	1
Mille-Iles	....	....	....	....	1	....	1	....
Toronto, Hamilton et Buffalo	1	....	1	3	3	3	5	6
Vancouver, Victoria & Eastern	....	....	1	....	....	2	1	2
Great-Northern	....	....	....	2	....	1	....	3
Vermont-Central	1	....	....	4	....	2	1	6
Manitoulin & North-Shore	....	....	1	....	....	....	1	....
Parc et Ile de Montréal	....	1	....	....	3	3	3	4
Algoma-Central et Baie d'Hudson	....	....	....	....	1	3	1	3
Baie-de-Quinté	....	....	....	....	1	....	1	....
Kingston et Pembroke	....	....	1	1	1	1	2	2
Boston et Maine	....	....	1	1	....	....	1	1
Vermont-Central et C.P.C	....	8	....	4	....	....	....	12
Père-Marquette	....	....	2	....	....	....	2	....
Intercolonial et Grand-Tronc	....	3	4	1	....	....	4	4
Esquimalt et Nanaïmo	....	....	1	....	2	....	3	....
Maine-Central	....	1	....	2	....	....	....	3
	24	132	263	788	207	199	494	1,119

COMMISSION DES CHEMINS DE FER.

RELEVÉ indiquant la nature des accidents, entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1911.

Nom du chemin de fer.	Déraillement		Volant leur passage.		Passages à niveau.		Tombant d'un wagon de marchandises.		Empiétement.		Restes trouvés sur la voie.		Divers.		En aiguillant.		Culbutant avec wagonnet.		Mort sur le train de causes naturelles.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	1	4	2	1	12	33	2	23	24	31	21		10	111	2	29	1	2		
Pacifique-Canadien	6	42	7	2	12	19	5	4	44	16	20	1	54	44	9	8	6	4	1	
Canadian-Northern	2	1	2			2	1	12	3	8	2		5	88		4	2	2		
Canadian-Northern-Ontario		6					1			1			1	5		1				
Canadian-Northern-Quebec		4						1	3	2				8						
Michigan-Central		1			3	5		4	2	1	3		3	96	1	10		1		
Wabash					6	1	1							22						
Québec, Montréal & Southern										1				1						
Windsor, Essex & Lake Shore						1								1						
Ottawa et New-York					1										1					
Ontario Central																				
Temiscouata									1							1				
Mille-Iles					1															
Toronto, Hamilton & Buffalo					2	1				1	1			2		1				
V. V. & Eastern														2						
Great-Northern		1				1								1						
Vermont-Central		4		1						1										
Manitoulin & North Shore															1					
Parc et Ile de Montréal									1	2			2	1						
Algoma Central & Baie d'H																				
Baie-de-Quinté									1											
Kingston et Pembroke						1			1					1						
Boston et Maine													1	1						
Vermont Central et P.C.														12						
Père-Marquette																				
Interc. et Grand-Tronc																				
Esquimalt et Nanaïmo									2											
Maine-Central		3																		
	9	66	11	4	37	64	10	44	82	64	47	1	76	396	14	54	9	9	1	

COMMISSION DES CHEMINS DE FER.

RELEVÉ indiquant la nature des accidents, entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1911.

Nom du chemi de fer.	Travaillant sous wagons.		Frappé en regardant par la fenêtre.		Suicide.		Frappé par l'aiguille.		En accouplant des wagons.		Tombé du train.		En travaillant sur la voie.		En travaillant sur un pont.		Tamponnement d'avant		Tamponnement d'arrière.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc				3	2			1	1	27		3	7	16	3	2	9	11	2	12
Pacifique-Canadien	1				4			1	6	11	2	5	64	6			8	10	4	10
Canadian-Northern								1		13			1	8		3		3		7
Canadian – Northern- Ontario										1			1							
Canadian-Northern-Quebec																				
Michigan-Central		1						1		9	1		1	5		4			1	2
Wabash										1		1						2		2
Quebec, Montreal & Southern																				
Windsor, Essex & Lake Shore																				
Ottawa et New-York																				
Ontario Central									1											
Temiscouata																				
Mille-Iles																				
Toronto, Hamilton et Buffalo									1	1										
V. V. et Eastern Ry. and Nav													1							
Great-Northern																				
Vermont Central																				
Manitoulin et North Shore																				
Parc et Ile de Montréal																				
Algoma Central et Baie-d'Hudson																				
Baie-de-Quinté																				
Kingston et Pembroke																				
Boston et Maine																				
Vermont Central et C. P. C.																				
Père-Marquette									1											

Intercolonial et Grand-Tronc	......	....	......	......	......	......	......	......	......	......	....	......	...	......	.....	.....	4	4	..	......
Esquimalt et Nanaïmo	......	......	......	......	......	......	.....	......	......	....	......	......	1	.....	......	....	.. ...	.. ..	..	......
Maine-Central	......	......	......	......	......	......	......	......	.. ...	......	....	....	......	.....	......	.....	..	.....	......	......
	1	1	.....	3	6	.. ..	......	4	10	63	3	9	76	35	3	9	21	30	7	35

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

ETAT indiquant la nature des accidents entraînant la mort ou des blessures arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission pendant l'exercice se terminant le 31 mars 1911.

Voies ferrées.	Tamponnement avec tramway.		Voulant monter sur train en mouvement.		Echelles latérales.		Tombé entre les wagons.		Tombé d'un wagonnet.		Pont incendié.		Tamponnement avec wagons isolés		Passages à niveau.		Travaillant sous la locomotive.		Frappé par le récepteur postal.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	....	....	4	12	....	4	1	1	....	3	....	....	....	3	1	....	....	....	....	....
Pacifique-Canadien	....	....	13	20	....	2	....	4	....	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Canadian-Northern	1	8	2	4	....	....	....	....	....	2	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....
Canadian-Northern-Ontario	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Canadian-Northern-Quebec.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Michigan-Central	....	....	....	2	....	1	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....
Wabash	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Québec, Montréal et South.	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Windsor Essex & Lake Shore	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Ottawa & New-York.	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Ontario-Central	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Temiscouata	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Mille-Iles	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Toronto Hamilton & Buffalo	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
V. V. & Eastern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Great-Northern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Vermont Central	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Manitoulin & North Shore	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Parc et Ile de Montréal	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Algoma-Central et Baie d'H.	....	3	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Baie de Quinté	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Kingston et Pembroke	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Boston et Maine	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Vermont-Central et P.C.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Père-Marquette	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Intercolonial et G.T.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Esquimalt et Nanaïmo	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Maine-Central	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
	1	11	24	38	....	7	1	6	1	8	....	....	....	4	....	....	....	1	....	....

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

ETAT indiquant la nature des accidents entraînant la mort ou des blessures arrivés sur les différentes lignes de chemins de fer sous la juridiction de la Commission, pour l'exercice clos le 31 mars 1911.

Nom du chemin de fer.	Explosion de locomotive.		En sautant du train en marche.		Asphyxié dans un tunnel.		Affouillement.		En voyageant sur le chasse-pierre		Moteur à gazoline.		Electrocuté.		Travaillant sur les wagons et les locomotives.		Ponts au-dessus des rails.		Tombé du tender en maniant le tuyau d'eau.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B,	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc		2	25	15						2					1	5	1	2		6
Pacifique-Canadien			7	7						1			1		1	1				
Canadian-Northern				2				1		2						3				1
Canadian-Northern—Ont.																				
Canadian-Northern—Qué.				1																
Michigan-Central				3									1			20		1		
Wabash																1				1
Québec, Montréal et Southern				1																
Windsor, Essex & Lake-Shore																				
Ottawa et New-York																				
Ontario-Central																				
Témiscouata																				
Mille-Iles																				
Toronto, Hamilton et Buffalo																				
V. V. & Eastern																				
Great-Northern																				
Vermont-Central																				
Manitoulin & North-Shore			1																	
Parc et Ile de Montréal																				
Algoma-Central et Baie-d'Hudson				1																
Baie-de-Quinté																				
Kingston et Pembroke																				
Boston et Maine																				
Vérmont-Central et P.C.																				
Père-Marquette															1					
Intercolonial et G.-T.																				
Esquimalt et Nanaïmo																				
Maine Central																				
		2	33	30				1		5			2		3	30	1	3		8

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Etat indiquant la nature des accidents arrivés aux personnes tuées ou blessées sur les différentes lignes de chemins de fer placés sous la juridiction du Bureau, pour l'exercice clos le 31 mars 1911.

Nom du chemin de fer.	Travaillant dans ateliers.		Tombant d'un pont ou d'un viaduc.		Frappé par un tuyau d'eau.		Aiguille ouverte.		Totaux.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	....	7	1	1	....	1	....	1	133	374
Pacifique-Canadien	....	12	1	....	....	....	....	....	276	233
Canadian-Northern	....	10	....	1	....	....	1	2	22	189
Canadian-Northern—Ontario	....	....	....	....	....	....	....	....	3	14
Canadian-Northern—Québec	....	2	1	....	....	....	....	....	4	18
Michigan-Central	....	37	....	....	....	1	....	1	16	208
Wabash	....	....	....	....	....	....	....	....	7	32
Québec, Montréal et Southern	....	....	....	....	....	....	....	....	1	2
Windsor, Essex & Lake-Shore	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2
Ottawa et New-York	....	....	....	....	....	....	....	....	3	....
Ontario-Central	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....
Témiscouata	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1
Mille-Iles	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....
Toronto, Hamilton et Buffalo	....	....	....	....	....	....	....	....	5	6
V. V. & Eastern	....	....	....	....	....	....	....	....	1	2
Great-Northern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3
Vermont-Central	....	....	....	....	....	....	....	....	1	6
Manitoulin & North-Shore	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....
Parc et Ile de Montréal	....	....	....	....	....	....	....	....	3	4
Algoma-Central et Baie-d'Hudson	....	....	....	....	....	....	....	....	1	3
Baie-de-Quinté	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....
Kingston et Pembroke	....	....	....	....	....	....	....	....	2	2
Boston et Maine	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1
Vermont-Central et P.C.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	12
Père-Marquette	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....
Intercolonial et G. T	....	....	....	....	....	....	....	....	4	4
Esquimalt et Nanaïmo	....	....	....	....	....	....	....	....	3	....
Maine-Central	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3
	....	68	3	2	....	2	1	4	494	1,119

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER.

ETAT indiquant la nature des accidents arrivés sur les différents chemins de fer en Canada sous la juridiction de la Commission, pour l'exercice clos le 31 mars 1911.

Nature de l'accident.	Voyageurs.		Employés.		Autres personnes.		Totaux.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tuées.	Blessées	Tués.	Blessés.
Déraillement	...	42	9	23	...	1	9	66
Voyageant sans permis	...	...	...	...	11	4	11	4
Passage à niveau	...	...	2	1	35	63	37	64
Tombant d'un train de march.	...	...	9	41	1	...	10	44
Empiétement	...	...	...	...	82	64	82	64
Trouvé m. sur la v. ou sur un pont	3	...	5	1	39	...	47	1
Causes indéterminées	2	30	58	334	16	32	76	396
En aiguillant	...	3	14	48	...	3	14	54
Tombés d'un wagonnet	...	...	7	8	2	1	9	9
Est mort sur le train, cause nat.	1	...	...	...	...	...	1	...
En travaillant sous les wagons	...	...	1	1	...	...	1	1
F. en reg. hors du pav. de la loc.	...	...	...	3	...	...	...	3
Suicide	...	...	...	...	6	...	6	...
Frappé par le levier de l'aiguille	...	...	...	4	...	...	...	4
En attelant	...	...	10	63	...	...	10	63
Voyageurs tombant de trains	3	9	...	...	...	...	3	9
Travaillant sur la voie	...	...	76	35	...	...	76	35
Travaillant sur un pont	...	...	3	8	1	1	3	9
Tamponnement par l'avant	1	8	19	20	...	2	21	30
Tamponnement par l'arrière	2	10	5	23	1	...	7	33
Tamponn. entre tramway et train	...	...	...	...	...	11	1	11
En essayant de m. sur un t. en m.	7	10	7	16	10	12	24	38
Echelles latérales	...	...	...	7	...	...	...	7
Tombé du toit des wagons	...	...	1	6	...	...	1	8
Tombés d'un wagonnet	...	...	1	8	...	...	1	10
Pont brûlé	...	...	...	...	...	...	...	...
Tamp. avec wagons mal placés	...	1	...	3	...	...	...	4
Passages privés	...	...	...	...	1	...	1	...
En travaillant sous des locom.	...	...	...	1	...	...	...	1
Frappé par l'app. pour prendre les sacs de malle à la volée	...	...	...	...	...	...	...	...
Explosion de locomotive	...	...	...	2	...	...	...	2
En sautant d'un train en marche	5	15	27	10	1	5	33	30
Asphyxié dans un tunnel	...	...	...	...	...	...	...	...
Affouillement	...	1	...	...	...	...	...	1
Voyageant sar le chasse-pierre	...	...	...	5	...	...	...	5
Moteur à gazoline	...	...	...	...	...	...	...	...
Electrocutés	...	...	2	...	...	...	2	...
En trav. sur wagons et locomot.	...	...	3	30	...	...	3	30
Viaduc en dessus des rails	...	...	1	3	...	...	1	3
Tom. du tender en dép. le t. d'eau	...	...	...	8	...	...	...	8
En travaillant à l'atelier	...	...	...	68	...	...	...	68
Tom. d'un p. ou d'un viad. en bois	...	...	2	2	1	...	3	2
Frappé par le tuyau d'eau	...	...	...	2	...	...	...	2
Train entrant sur aiguille ouv.	...	3	1	1	...	...	1	4
	24	132	263	788	207	194	494	1119

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Relevé comparatif des personnes tuées et blessées entre l'exercice clos le 31 mars 1910 et l'exercice clos le 31 mars 1911.

—	Voyageurs.		Employés.		Autres personnes.		Totaux.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
Exercice finissant le 31 mars 1910	51	211	194	745	211	167	456	1,123
Exercice finissant le 31 mars 1911	24	132	263	788	207	199	494	1,119
Augmentation sur 1910	......	......	69	43	......	32	38	......
Diminution sur 1910	27	69	......	......	4	......	......	4

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Relevé comparatif du nombre de personnes tuées ou blessées du 31 mars 1910 au 31 mars 1911, sur chaque chemin de fer séparément.

Nom du chemin de fer.	1910.		1911.		1911. Augmentation.		1911. Diminution.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	104	287	133	374	29	87		
Pacifique-Canadien	257	311	276	233	19			78
Canadian-Northern	20	262	22	189	2			73
Canadian-Northern-Ontario	4	4	3	14		10	1	
Canadian-Northern-Québec	6	18	4	18			2	
Michigan-Central	23	177	16	208		31	7	
Wabash		7	7	32	7	25		
Toronto, Hamilton et Buffalo	2	1	5	6	3	5		
Vermont-Central		15	1	6	1			9
Dominion-Atlantic		3						3
Great-Northern	6	11		3			6	8
Québe-cMontréal et Sud	1	3	1	2				1
Kingston et Pembroke			2	2	2	2		
Parc et Ile de Montréal		1	3	4	3	3		
Baie-de-Quinté			1		1			
Intercolonial et Grand-Tronc			4	4	4	4		
Windsor Essex & Lake-Shore	1			2		2	1	
Algoma-Central et Baie-d'Hudson			1	3	1	3		
Esquimalt et Nanaïmo	1	1	3		2			1
Mille-Iles			1		1			
New-York et Ottawa	1		3		2			
Niagara, Sainte-Catherine et Toronto	1	1					1	1
Témiscouata			1	1	1	1		
Père-Marquette	3		2				1	
Montréal Terminal	1	1					1	1
Oshawa		1						1
V. V. & Eastern	24	16	1	2			23	14
Comp. de ch. de f. élec. de Brantford et Hamilton		3						3
Hereford	1						1	
Ontario-Central			2		2			
Manitoulin & North Shore			1		1			
Boston et Maine			1	1	1	1		
Vermont-Central et Pacifique-Canadien				12		12		
Maine-Central				3		3		
Augmentation					82	189		
Diminution							44	193
Augmentation pour l'année 1911					38			
Diminution pour l'année 1911								4

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Tamponnements suivis d'enquêtes durant l'exercice clos le 31 mars 1911.

Dossier.	Date.	Nom du chemin de fer.	Lieu de l'accident.	Tués.	Blessés.	Cause de l'accident.
No.	1910.					
1330	8 avril.	Michigan-Central	Waterford, ½ m. à l'est de	1	1	Collision par l'arrière entre la locomotive supplémentaire ouest 7540 et le train B. D. I., locomotive 8418 ; ce dernier n'a pas tenu compte des signaux.
1240	14 mai.	Pacifique-Canadien	Ashcroft, C.-B.	2	2	Collision par l'avant entre train supplémentaire 512 et locomotive de train de travail 510 ; le train de travail se trouvant sur la ligne princ. sans être protégé.
1267	14 juin.	Pacifique-Canadien	Pont de la riv. à l'Arc, Alta.	......	1	Collision par l'avant entre le n° 73 et le n° 159. Le n° 159 sortit de la cour sans être convenablement protégé. Le n° 73 s'est approché des limites de la cour sans être contrôlé.
1272	15 juin.	Grand-Tronc	Brantford	......	2	Collision par l'arrière entre le train à ballast, locomotive 752, et le train à voyageurs n° 56. La locomotive n° 752 du train à ballast n'était pas contrôlée.
1290	13 juil.	Canadian-Northern	Roddick, Sask.	......	2	La locom. du train de travail suppl. n° 154 revenant de conduire le signaleur pour se prot. contre le n° 15 ; le n° 15 tamp. la locom. 154. nég. de la part de l'équipe du train de travail supplémentaire de protéger convenablement le train.
1312	26 juil.	Pacifique-Canadien	R. des Sauv., 1 m. à l'ouest de.	...	4	Collision par l'avant entre la loc. 641, du train ouest suppl., et la loc. n° 284. Le télégraphiste n'a pas copié avec exactitude les ordres reçus.
1349	27 août.	Grand-Tronc	Cour de Belleville	2	..	La loc. n° 324 du train spécial d'émigr. a frappé de côté la loc. n° 2048 marchant seule ; les signaux défendaient au train spécial d'immigrants d'avancer.
1451	3 sept.	Grand-Tronc	Cour de la Pte Saint-Charles.	.....	1	Col. par le côté entre les loc. de garage 1403 et 1676. Le mécan. de la loc. 1403, n'a pas observé avec soin les mouvements de la locomotive 1676.
1360	15 oct.	Pacifique-Canadien	Geneva, Ont.	2	1	Col. par l'avant entre le n° 1 et 2120, le n° 1 avait l'ordre d'arrêter à Geneva pour y rencontrer le 2120 ; passa outre sans prendre la voie latérale et frappa le 2120.
1380	24 oct.	Canadian-Northern	Borden, Sask.	....	1	Collision par l'avant entre la locomotive 467, train est supplémentaire, et le n° 97. Le train supplémentaire laissa l'aiguille ouverte, et comme il n'y avait pas de disque, le mécanicien s'en rendit compte trop tard pour arrêter à temps.
1436	26 oct.	Pacifique-Canadien	Ignace, Ont	......	1	Col. par le côté entre le n° 176 et la loc. 2060 se trouvant dans la cour. La locomotive aurait dû surveiller la position de l'aiguille dans la cour et la tenir libre.
1480	8 déc.	Wabash	New-Sarum, 2 m. à l'est de.	......	2	Col. par l'avant entre la locomotive n° 892 du train ouest suppl. et le n° 2198 ; le chef du mouvement n'a pas transmis l'ordre de rencontrer le n° 2198.
16394	10 déc.	Interc. et G. T. R.	St-Hyacinthe, ½ m. à l'est de.	5	7	Col. par l'avant entre la loc. 116 du train de voyageurs n° 146, Intercolonial, et la loc. 416, marchant seule, du train suppl. ouest. L'équipe de la locomotive 146 du Grand-Tronc est responsable de s'être engagée sur la mauvaise voie à partir de Sainte-Rosalie.
6974	13 déc.	Grand-Tronc	London-Est, sablonnière	......	3	Col. par l'arrière entre la loc. 2219 du chasse-neige suppl. et la loco. 413, du train à march. p. stat. int. L'équipe du 413 a nég. de faire prot. le tr. par un signaleur.

	1911.					
1539	10 janv.	Wabash	Fort-Erié	.....	1	Collision par l'arrière entre le train supplémentaire 671 du Grand-Tronc et le train supplémentaire 1872 de Wabash : le 1872 supplémentaire suivit de trop près le 671 supplémentaire.
1541	21 "	Pacifique-Canadien	Macoun, Sask	2	8	Collision par l'arrière entre le train supp. 658 et la locomotive 1121 du train spécial de voyageurs, à la station : l'équipe du 658 ne contrôlait pas la locomotive en approchant de la cour ; et l'équipe du train spécial 1121 n'a pas protégé le train qui se trouvait alors sur la voie principale.
1521	23 "	Grand-Tronc	A un demi-mille à l'est de la Baie-Collins.	2	1	Collision par l'arrière entre la locomotive 1246, train est supp., et la locomotive 1635, train supp. est. L'équipe du 1246, n'a pas exercé une surveillance active.
1540	24 "	Canadian-Northern	Star-City, 3½ milles à l'ouest.	.....	7	Collision par l'arrière entre le train nº 4 et la locomotive 64 du train supp. est. Le nº 4 ne s'est pas conformé à l'ordre 74 qu'il avait.
7059	30 "	Pacifique-Canadien	Thamesford	1	....	Collision par l'arrière entre la locomotive 645, train supp. ouest, et le nº 87. La locomotive 645, train supp. ouest, n'avait pas de signaleur.
1577	2 fév.	" "	Twain, Sask., un mille à l'ouest.	1	1	Collision par l'arrière entre le train supp. 637 et le train supp. 1652 ; le mécanicien de la locomotive 637 a manqué de surveillance.
1533	4 "	Grand-Tronc	Richwood, 2½ milles à l'est.	6	9	Collision par l'avant entre le nº 39 et la locomotive 629 marchant seule. Le personnel de la locomotive marchant seule dépassa l'endroit où la rencontre devait avoir lieu.
1589	4 "	" "	4 milles à l'est de Cobourg.	....	1	Collision par l'arrière entre le nº 92 et le 2196.
1569	4 "	Pacifique-Canadien	Tuxford, Sask	1	.....	Collision par l'avant entre le train nord supp. 636 et le train sud supp. 655, à la station. Le supp. 636 poussait le chasse-neige, et, traversant un banc de neige qui s'était formé près de la station, a frappé le supp. 655.
1567	13 "	" "	Sutton, Qué	....	2	Le 1199 a tamponné le train supp. 1688, stationnant au réservoir. Le télégraphiste et le mécanicien du 1199 sont responsables.
7126	14 "	" "	Jcnction de Guelph	2	......	Le 2174, qui se servait du chasse-neige, a frappé le train ouest supp., locomotive 655.
7243	25 mars.	" "	Mille 117, Blue-Jay, Ont.	3	.....	Le 2189 tamponna par l'avant le 5124 ; 'équipe du 2189 n'a pas fait attention à l'endroit où l'on devait rencontrer le 5124.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Déraillements qui ont donné lieu à des enquêtes durant l'année finissant le 31 mars 1911.

Renvoi au dossier.	Date de l'accident.	Nom du chemin de fer.	Lieu de l'accident.	Tués.	Blessés.	Observations.
No	1910.					
1251	9 mai	Canadian-Northern	Mille 231, 5me district, Sask.	......	1	Déraillement du tender de la locomotive n° 73, du fourgon à bagage, du wagon de 2me classe et du wagon de 1re cl. n° 25, dû au mauvais état de la chaussée.
1280	21 "	Canadian-Northern	6 poteaux au nord du poteau m. 57, Chamberlain, Sask.	......	1	La locomotive n° 72 du train n° 15 a été renversée. Cause inconnue, mais on suppose que les rails se sont écartés.
1314	17 juin	Vermont-Central	A $2\frac{1}{2}$ m. à l'o. de Granby, Q.	......	4	La chaleur excessive ayant dérangé la voie, cela a fait dérailler le train n° 3.
1295	30 "	Canadian-Northern	Mille 253·3 à partir de Toronto, section Sudbury.	......	6	Déraillement du fourgon à bagage et voiture du train n° 8, causé probablement par un rail brisé.
1333	14 juill.	Canadian-Northern	Cap-Rouge, $1\frac{1}{4}$ mille à l'ouest.	....	2	Le tender de la locomotive 185, 2e section n° 1, a quitté la voie, faisant dérailler le fourgon à bagage et quatre voitures. Cause : trop g. vitesse dans la courbe.
1313	12 août.	Pacifique-Canadien	Montagne Caledon	......	2	La voiture d'arrière du train n° 16 a été renversée sur le côté. Cause : l'exhaussement trop grand de la voie dans la courbe.
1347	26 sept.	Canadian-Northern	1 m. à l'est d'Arizona, Man.	......	1	Le tender de la locomotive 208 du train de travail a sauté hors de la voie. La locomotive se renversa sur le côté. La cause exacte est inconnue, l'accident est probablement arrivé par suite du mauvais état de la chaussée.
1475	3 déc.	Pacifique-Canadien	$\frac{3}{4}$ m. à l'est de Weyburn, Sask.	1	1	La locomotive et 8 wagons du train ouest supp. ont déraillé à l'aiguille en Y ; le bandage de la roue gauche du truck de la locomotive étant lâche.
1509	10 "	Pacifique-Canadien	Macklin, Sask	2	2	La locomotive de construction 414 et 5 wagons ont déraillé à l'aiguille de la voie en Y, l'aiguille se trouvait en partie ouverte.
	1911.					
1529	3 janv.	Grand-Tronc	Mimico	......	1	Déraillement de la locom. 638 à l'aig. sans c.-rails. Négl. de la part du mécanicien.
1523	31 "	Pacifique-Canadien	Milles 109, subdivision de Calgary.	......	11	Déraillement du train n° 1, dû à un rail brisé.
1552	1er fév.	Pacifique-Canadien	L'Acadia	......	4	Déraillement du train du Rutland n° 265. Il allait à une trop grande vitesse en prenant la voie de garage.
1534	14 "	Hereford (Maine Central)	$\frac{1}{4}$ mille à l'est de Brookbury	......	3	Déraillement du train n° 225, dû appar. à ce que l. rails se sont écartés d. la courbe.
7264	28 mars.	Pacifique-Canadien	Cartier, Ontario, près de la voie de garage est.	1	......	Le fourgon-cuisine a déraillé en prenant la voie d'évitement. En sautant le défunt s'est trouvé pris en dessous.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

LISTE des inspections de passages à niveau pour l'exercice clos le 31 mars 1911.

Renvoi au numéro du dossier.	Date.	Passages à niveau.
	1910.	
9437.409	31 mars ..	Passage à niveau de la rue Saint-Patrice, à Ottawa, Ont., sur l'embranchement du P.C. de la rue Sussex.
9437.410	2 avril ..	Passage à niveau du chemin Maisonville connu sous le nom de Cour Drouillard, sur le chemin de fer Grand-Tronc, dans la ville de Walkerville.
9437.411	4 " ..	Passage à niveau de la rue John, Aylmer, Ontario, sur la ligne du Grand-Tronc.
9437.412	2 " ..	Passage à niveau immédiatement à l'est de New-Sarum, Ontario, sur la ligne du Grand-Tronc.
9437.413	2 " ..	A ⅝ de mille à l'ouest de Stoney-Point, township de Tilbury-Nord, comté d'Essex, mille 201·17, sur le chemin de fer Grand-Tronc.
9437.414	2 " ..	Passage à niveau de la rue Flora, dans la ville de Saint-Thomas, Ont., sur le chemin de fer Grand-Tronc.
9437.415	2 " ..	Passage à niveau du chemin de Walker, Walkerville, township de Sandwich-Est, comté d'Essex, sur le chemin de fer Grand-Tronc.
9437.416	4 " ..	Passage à niveau de la rue Haggarty, Newbury, township de Nossa, comté de Middlesex, mille 153·08, 19ème district, chemin de fer Grand-Tronc.
9437.417	4 " ..	Passage à niveau de la rue Cedar, à la station de Dunnville, township des Moulton, comté d'Haldimand, chemin de fer Grand-Tronc.
9437.418	4 " ..	Premier passage à niveau public à l'est de Stamford, township de Stamford comté de Welland, chemin de fer Grand-Tronc.
9437.419	4 " ..	Passage à niveau de la voie publique au nord de Rymal, dans le township de Galt Fleet, comté de Wentworth, sur le chemin de fer Grand-Tronc.
9437.420	4 " ..	A 1½ mille à l'est de Walsh, township de Charlotteville, comté de Norfolk, sur le chemin de fer Grand-Tronc.
9437.421	4 " ..	Passage à niveau de la station Garnot, dans la dixième concession de Walpole, township de Haldimand, chemin de fer Grand-Tronc.
9437.422	4 " ..	Passage à niveau de la voie publique immédiatement à l'est de Walsh, dans le township de Charlotteville, comté de Norfolk, chemin de fer Grand-Tronc.
9437.423	4 " ..	Passage à niveau de la voie publique à 2½ milles à l'ouest de Burford, township de Burford, comté de Brant, chemin de fer Grand-Tronc.
9437.424	4 " ..	Passage à niveau à 1½ mille à l'ouest de Tillsonburg, soit la limite de la ville entre les townships de Bayham et Dereham, dans les comtés d'Oxford et d'Elgin, sur la ligne de chemin de fer Grand-Tronc.
9437.425	4 " ..	Troisième passage à niveau à l'ouest de Dunnville, township de Tamboro, comté d'Haldimand, chemin de fer Grand-Tronc.
9437.426	4 " ..	Premier passage à niveau public à l'est de la station, à Wainfleet, dans le township de Wainfleet, comté de Welland, sur le chemin de fer Grand-Tronc.
9437.427	2 " ..	Passage à niveau immédiatement à l'ouest de la station Nelles-Corners, township de Rainham, comté d'Haldimand, sur le chemin de fer Grand-Tronc.
9437.428	4 " ..	Deuxième passage à niveau à l'ouest de Wainfleet, township de Wainfleet, comté de Welland, chemin de fer Grand-Tronc.
9437.429	4 " ..	A trois milles à l'ouest de Fort-Érié, township de Bertie, comté de Welland, sur les chemins de fer Grand-Tronc et M.C.
9437.430	4 " ..	Immédiatement à l'ouest de la station de Ridgway, comté de Welland, chemin de fer Grand-Tronc.
9437.431	4 " ..	Premier passage à niveau à l'est de la station de Sharkson, township de Humberstone, comté de Welland, chemin de fer Grand-Tronc.
9437.432	4 " ..	A trois milles à l'ouest de Stamford, township de Stamford, comté de Welland, chemin de fer Grand-Tronc.
9437.433	31 mars ..	Passage à niveau de Price, concession 3, township de Hull, comté de Wright, Qué., sur l'embranchement Waltham du Pacifique-Canadien.
9437.434	31 " ..	Passage à niveau du chemin de Cyrville, Ottawa, Ont., mille 4·6, embranchement de la rue Sussex du Pacifique-Canadien.
9437.435	31 " ..	Passage à niveau de Lee, dans la ville de Carleton-Place, Ont., sur la section de la rivière Chalk du Pacifique-Canadien.
9437.436	31 " ..	Passage à niveau de Cassidy mille 29·2, sur l'embranchement de Maniwaki du Pacifique-Canadien, township de Wakefield, lot 4B, rang 11.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

LISTE des inspections des passages à niveau pour l'exercice clos le 31 mars 1911—*Suite.*

Renvoi au numéro du dossier.	Date.	Passages à niveau.
	1910.	
9437.437	26 mars ..	Passage à niveau de la rue Perth, Brockville, sur la ligne servant aux chemins de fer Pacifique-Canadien et Brockville et Westport.
9437.438	26 ″ ..	Passage à niveau de la rue William, Brockville, Ontario, sur la voie des chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc.
9437.439	2 avril ..	Passage à niveau du chemin latéral Barley, sur le chemin de fer Grand-Tronc, à un mille à l'est de Courtland, mille 38·94, sur la ligne St-Thomas, Welland, township de Middleton, comté de Norfolk.
9437.440	4 ″ ..	A ½ de mille à l'est de Courtland, mille 89·88, 19ème district, du passage du Grand-Tronc, désigné sous le nom de chemin Talbot, concession 1, township de Middleton, comté de Norfolk.
9437.441	2 ″ ..	A 1½ mille à l'ouest de Tillsonburg, chemin de fer Grand-Tronc, 19ème district, mille 95·77, concession 5, lot 3, comté de Norfolk, township de Middleton.
9437.442	5 ″ ..	Passage à niveau, Côte de Perrons, chemin de Base, entre les lots 42 et 38, dans la paroisse de Sainte-Rose, comté de Laval. A un mille à peu près à l'est de Sainte-Rose, sur le Pacifique-Canadien.
9437.443	5 ″ ..	Rue Turgeon, dans le village de Sainte-Thérèse, dans le comté de Terrebonne, sur le Pacifique-Canadien.
9437.444	5 ″ ..	Passage à niveau de la rue Saint-Maurice, ci-devant rue du Pont, dans la cité de Trois-Rivières, Québec, sur le chemin de ceinture du Pacifique-Canadien.
9437.445	5 ″ ..	Le rang de Lacadie, dans la paroisse de la Pointe-du-Lac, comté de Saint-Maurice, Québec, mille 71.19, sur le Pacifique-Canadien.
9437.446	5 ″ ..	A 2½ milles à l'est de la station de Saint-Bazile, dans la paroisse Saint-Keanne de Neuville, dans le comté de Portneuf, Québec, sur le Pacifique canadien.
9437.447	5 ″ ..	Rue Canillon, Saint-Sauveur, dans la ville de Québec (lui a été rapportée sous le nom de rue Cralton et rue Carlton, Saint-Malo, sur le Pacifique canadien.
9437.448	5 ″ ..	Rue Laliberté, dans la ville de Québec, sur le Pacifique-Canadien.
9437.449	5 ″ ..	Passage à niveau à Laparade, Québec, dans le village de Sainte-Anne de La Pérade, sur le Pacifique-Canadien.
9437.450	5 ″ ..	A ¾ de mille à l'est de Louisville, entre les lots 340–341, concession de la Petite-Rivière-du-Loup, comté de Maskinongé, Québec, sur le Pacifique-Canadien.
9437.451	4 ″ ..	Passage à niveau entre les sections 24 et 13, township 3, concession 20, Manitoba, près du village de Boissevain, sur les chemins de fer B.S. et B.-d'H.
9437.452	2 ″ ..	Extrémité nord de la cour de Nanton, Alberta, sur le Pacifique-Canadien.
9437.453	2 ″ ..	Extrémité ouest de la cour de Creston, district de Kootenay, C. B., sur le Pacifique-Canadien.
9437.454	2 ″ ..	Extrémité ouest de la plateforme de la station Pincher, district de Pincher, Alberta, sur le Pacifique-Canadien.
9437.455	4 ″ ..	Extrémité ouest de la cour de la station, Manitou, Manitoba, sur l'embranchement Larivière, du Pacifique-Canadien.
9437.456	4 ″ ..	A l'est de la station Norden, Manitoba, près du miliea 79, sur le Pacifique-Canad.
9437.457	7 ″ ..	Deuxième passage à niveau à l'est de la jonction de Sainte-Marie, dans le comté de Perth, sur le chemin de fer Grand-Tronc.
9437.458	7 ″ ..	2½ milles à l'ouest de la jonction de Sainte-Marie, dans le comté de Perth, 15e district du chemin de fer Grand-Tronc.
9437.459	2 ″ ..	A un mille au sud de Claresholm, sur le Pacifique-Canadien.
9437.460	4 ″ ..	Passage à niveau à Ningo, Manitoba, sur l'embranchement Larivière du Pacifique-Canadien.
9437.461	8 ″ ..	Immédiatement à l'ouest de la station de Vaudreuil, district de Montréal, comté de Vaudreuil, sur le chemin de fer Grand-Tronc.
9437.462	8 ″ ..	Premier et deuxième passages à niveau à l'ouest de la station Myrtle, sur le Pacifique-Canadien, province dOntario.
9437.464	27 mai. ..	Les deux rues principales dans le village de Tavistock, sur la ligne du Grand-Tronc.
9437.467	30 ″ ...	A North-Derby (halte), concession 6, lot 1, comté de Stanstead, province de Québec, Boston and Maine.
9437.468	27 avril...	Inspection des passages à niveau de l'embranchement du chemin de fer Diamond, au nombre de 9, Alberta.
9437.469	13 ″ ..	Immédiatement à l'ouest de la jonction de Guelph, réserve de chemin, lot 6, concession 1, township de Nassagava, comté de Halton, sur la ligne du chemin de fer du Pacifique-Canadien.

BUREAU DES COMMISSAIRES DE CHEMINS DE FER DU CANADA—*Suite.*

LISTE des inspections de passages à niveau pour l'exercice clos le 31 mars 1911—*Suite.*

Renvoi au numéro du dossier.	Date.	Passages à niveau.
	1910.	
9437.472	12 avril...	Passage à niveau à Dubuc, Sask., sur l'embranchement Kickella, du chemin de fer Pacifique-Canadien.
9437.473	11 " ..	A deux milles à l'est de Meadows, quart nord-ouest de la section 16, township 12, rang 1, à l'ouest du méridien principal.
9437.474	11 " ..	Passage à niveau de la Troisième rue, à Souris, Manitoba, sur le Pacifique-Canadien.
9437.475	12 " ..	Passage à niveau au xillage Staughton, à l'extrémité est de la cour du Pacifique-Canadien, Saskatchewan.
9437.476	12 " ..	18e rue, dans la ville de Brandon, sur les chemins de fer Pacifique-Canadien et Great Northern.
9437.477	12 " ..	Rue Hamilton, Régina, Sask., sur le Pacifique-Canadien.
9437.479	18 " ..	Passage à niveau de la rue Park, Port-Arthur, Ontario, sur la ligne des chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern.
9437.481	18 " ..	Passage à niveau du chemin Dawson, à environ un demi-mille à l'ouest de Fort William, sur le chemin de fer Canadian-Northern.
9437.482	21 " ..	Passage à niveau de Moote Road, chemin de fer Michigan-Central, township de Canboro, comté de Haldimand.
9437.483	18 " ..	Rue Ready, dans la ville de Fairville, paroisse de Lancaster, comté de Saint-Jean, N.-B.
9437.484	18 " ..	Passage à niveau des passages d'eau, paroisse de Lancaster, comté de Saint-Jean, N.-B.
9437.485	6 mai....	Passage à niveau Broadway, dans le village de Wyoming, Ontario, sur le chemin de fer Grand-Tronc.
9437.486	18 avril...	Passage à niveau de la station à Grande-Baie, dans la paroisse de Westfield, comté de Kings, N.B.
9437.487	18 " ..	Passage à niveau de Bar-Road, 2·16 milles au nord de la station de Saint-André, dans la paroisse de Saint-André, comté de Charlotte, N.B., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.
9437.488	8 mars ..	Passage à niveau de la rue Mark, Peterboro, mille 23·5, section de Toronto du chemin de fer Pacifique-Canadien.
9437.489	22 avril...	Passage à niveau de la rue Jacques-Cartier, connu sous le nom de route de Bedford, ville de Farnham, comté de Missisquoi, Pacifique Canadien.
9437.490	18 " ..	Deschênes, dans la ville de Saint-Jean, comté de Saint-Jean, Québec, sur le Pacifique-Canadien.
9437.491	18 " ..	Passage à niveau de la rue Foundry, ville de Woodstock, N. B., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, comté de Earlton.
9437.492	18 " ..	Passage à niveau de la rue Maple, ci-devant passage à niveau de la rue Curtis, dans le village de Haitland, paroisse de Brighton, comté de Carlton sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien.
9437.493	20 " ..	Passage à niveau d'Echovale, dans la limite de la ville de Mégantic, township de Mégantic, township de Compton, Québec, sur le Pacifique Canadien.
9437.494	22 " ..	Passage à niveau de l'avenue Maple, dans la ville de Mégantic, comté de Compton, Québec, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.
9437.495	26 " ..	Deuxième rue à l'est de la station Kingsport, N.-B., township de Cornwalls, comté de Kingsport, chemin de fer Dominion-Atlantic.
9437.496	26 " ..	Deuxième rue à l'ouest de la station de Middleton, sur le chemin de fer Dominion-Atlantic, dans le comté d'Annapolis.
9437.497	23 " ..	Passage à niveau connu sous le nom de Mill Crossing, à un mille à l'ouest de Kamloops, district de Kamloops, C.B., sur le Pacifique-Canadien.
9437.498	26 " ..	Première rue, à l'ouest de la station de Fort-William, dans le township de Cornwallis, comté de Kings, sur le chemin de fer Dominion-Atlantic.
9437.499	26 " ..	Passage à niveau du chemin de la limite de la ville, à deux milles à l'ouest de Weymouth, township de Clair, comté de Digby, sur le chemin de fer Dominion-Atlantic.
9437.500	27 avril...	Premier passage à niveau à l'est de la station de la jonction Sainte-Marie, dans le comté de Perth, sur le ch. de fer Grand-Tronc.
9437.501	27 mai ..	Chemin de comté de la 7e concession, dans le township d'Albion, comté de Perth, connu sous le nom d'ancienne route principale entre Toronto et Orangeville, sur le chemin de fer Grand-Tronc.
9437.502	27 avril...	Deuxième passage à niveau à l'est de Moosejaw, chemin de fer Pacifique-Canadien, section 35, rang 16, tp. 26, à l'ouest du 2e méridien.
9437.503	26 " ..	Passage à niveau au sud de la station Lang, Sask., section 22, township 11, rang 18, à l'ouest du 2e méridien, sur le Pacifique-Canadien.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

LISTE des inspections de passages à niveau pendant l'exercice clos le 31 mars 1911.—*Suite.*

Renvoi au numéro du dossier.	Date.	Passages à niveau.
	1910.	
9437.504	27 avril ..	Passage à niveau de la rue Carroll, dans la ville de Vancouver, C.B., sur l'embranchement de la Baie-aux-Anglais du Pacifique Canadien.
9437.505	27 " ..	Passage à niveau de la rue Grenville, dans la ville de Vancouver, C.B., sur le chemin de fer de Vancouver et Ile Lulu, Pacifique-Canadien.
9437.506	27 " ..	Passage à niveau de la rue Powell, Vancouver, C.B., sur le Pacifique Canadien.
9437.507	3 mai....	Passage à niveau immédiatement à l'ouest de la station Hallboro, à 12 poteaux à l'ouest du mille 27, section de Rossborn, ch. de fer Canadian Northern
9437.508	3 " ..	Passage à niveau à 450 pieds à l'ouest de la station Vermillon, soit la ligne de division entre les sections 31 et 32, et limite occidentale de l'emplacement de la ville de Vermillon, sur le chemin de fer Canadian-Northern.
9437.509	4 " ..	Passage à niveau de l'avenue Whyte, dans la ville de Strathcona, Alberta, sur le chemin de fer Pacifique Canadien.
9437.512	25 avril ..	Chemin Latortue, mille 34.5, paroisse de Saint-Constant, comté de Laprairie, Québec, section de Farnham, du Pacifique Canadien.
9437.513	25 " ..	Passage à niveau de la rue Alexander, Sherbrooke, Qué., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.
9437.514	13 mai ..	Un quart de mille à l'est de MacGregor, Manitoba, section 34, township 10, rang 11, à l'ouest du méridien principal, sur le chemin de fer Pac. Canadien.
9437.515	12 " ..	Passage à niveau de la rue Principale, Medicine Hat, Alta., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.
9437.516	13 " ..	A 2½ milles à l'ouest de MacGregor, Manitoba, limite occidentale de la section 31, township 10, rang 11, à l'ouest du méridien principal, sur le Pac.-Can.
9437.518	26 " ..	A 1¼ mille à l'est de la station Shaw, sur le Pacifique-Canadien, township de Puslinch, comté de Wellington.
9437.519	26 " ..	Passage à niveau à la station Leslie, township de Puslinch, comté de Wellington, sur le chemin de fer du Pacifique Canadien.
9437.520	26 " ..	A 1¼ mille à l'est de la station Leslie, township de Puslinch, comté de Wellington, sur le Pacifique Canadien.
9437.521	26 " ..	Passage à niveau à 2½ milles à l'est de la station Leslie, township de Puslinch, comté de Wellington, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.
9437.522	26 " ..	Passage à niveau entre les stations de Moffatt et de Corwhin, à la 11e ligne de concession, township de Puslinch, comté de Wellington, sur l'embranchement Guelph et Goderich du Pacifique Canadien.
9437.523	23 " ..	Passage à niveau au mille 33, station Saint-Louis-sud, paroisse de Saint-Louis, comté de Témiscouata, chemin de fer Témiscouata.
9437.524	27 " ..	Rue Adélaïde, Mount-Brydges, Ontario, chemin de fer Grand-Tronc.
9437.525	28 " ..	Passage à niveau de la rue Galt, Lethbridge, sur les chemins de fer – Pacifique Canadien et A. R. Irrigation.
9437.526	31 " ..	Passage à niveau à la station Merlin, comté de Kent, chemin de fer Père-Marquette.
9437.527	31 " ..	A deux milles au nord de Watson, dans le comté de Lambton, chemin de fer Père-Marquette.
9437.528	31 " ..	Immédiatement à l'ouest de la station Blenheim, sur le chemin de fer Père Marquette, comté de Kent, province d'Ontario.
9437.529	31 " ..	A 1½ mille à l'ouest de Kingsvllle, Ontario, comté d'Essex, sur le chemin de fer Père-Marquette.
9437.530	31 mai....	Passage à niveau à Cedar-Springs, sur le chemin de fer Père-Marquette, à l'endroit où il croise le chemin de fer Chatham, Wallaceburg et Lac Erié.
9437.531	31 " ..	Passage à niveau de la rue Graham, West-Lorne, Ont., chemins de fer Michigan Central et Père-Marquette.
9437.532	31 " ..	Passage à niveau du chemin raccourci, près du comté d'Essex, sur le chemin de fer Windsor, Essex et Lake-Shore.
9437.533	31 " ..	Passage à niveau de voie publique, 6e concession de Sandwich, comté d'Essex, sur le chemin de fer Windsor, Essex et Lake-Shore.
9437.534	31 " ..	Passage à niveau du chemin de fer de la 2e concession, Gosfield sud, comté d'Essex, chemin de fer Windsor, Essex et Lake Shore.
9437.535	31 " ..	Passage à niveau du chemin de la rivière Chatham, Ontario, sur le chemin de fer Père-Marquette.
9437.536	31 " ..	Passage à niveau immédiatement à l'est de la station Leamington, comté d'Essex sur le chemin de fer Père-Marquette.

BUREAU DES COMMISSAIRES DE CHEMINS DE FER DU CANADA—*Suite.*

LISTE des inspecteurs de passages à niveau, pendant l'exercice clos le 31 mars 1911.—*Suite.*

Renvoi au numéro du dossier.	Date.	Passages à niveau.
	1910.	
9437.537	31 mai.. ..	Passage à niveau du chemin Malden, township de Rochester, à 71 milles à l'ouest de la station de Woodslee, sur le chemin de fer Michigan-Central.
9437.538	30 " ..	Rue Tyler à Ayer's-Cliff dans le village d'Ayer's Cliff, Québec, chemin de fer Boston et Maine.
9437.539	28 " ..	Passage à niveau connu sous le nom de "Rang Frédérick," à 1¼ mille au nord de Saint-Cléophas, dans la paroisse de Saint-Félix, comté Joliette, Qué., mille21·86, Pacifique-Canadien.
9437 540	30 " ..	Passage à niveau de la voie publique, dans la ville de Sherbrooke, comté de Lennoxville, lot 213, Québec, sur le chemin de fer Boston et Maine
9437.541	30 " ..	Passage à niveau à Eton-Corners, connu comme la route principale de la paroisse d'Eton, comté de Compton Qué., chemin de fer Maine-Central.
9437.542	9 juin. .	Chemin Gainsboro, township de Pelham, Toronto, chemin de fer Hamilton et Buffalo.
9437.543	11 " ..	Passage à niveau de la 2ème Avenue. Rossland, C.-B., par le chemin de fer de la Montagne-Rouge (Great-Northern).
9437.544	16 " ..	Passage à niveau avenue du Gouvernement, Weston, C.-B., sur le chemin de fer Great-Northern.
9437.545	21 " ..	Passage à niveau de l'avenue Welland, Chutes-Niagara, chemin de fer Michigan-Central.
9437.547	5 juillet..	Rue Park, Peterboro, sur le chemin de fer Grand-Tronc.
9437.549	8 " ..	A un mille à l'est de Tillsonburg, sur le chemin de fer Wabash.
9437.550	6 " ..	A 2½ milles au nord de Cranbrook, C.-B., sur le Great-Northern.
9437.551	15 " ..	A 1¼ milles à l'ouest de Michel, C.-B., sur le ch. de fer Pacifique Canadien.
9437.552	19 " ..	Passage à niveau de la rue Egerston, London, Ont., sur le chemin de fer Grand-Tronc.
9437.556	6 " ..	A 2½ miles au nord de Colebrook, municipalité de Delta, district de New-Westminster, sur le Great-Northern.
9437.558	24 août. ..	Passage à niveau de la rue Argyle, Renfrew, sur le chemin de fer K. et P.
9437.559	27 " ..	Cataraqui, township de Kingston, comté de Frontenac, sur le chemin de fer Grand-Tronc.
9437.561	30 " ..	Passage à niveau à Mechanicsville, Ottawa, township de Nepean, dans le comté de Carleton, section de la rivière Chalk du Pacifique-Canadien.
9437.562	6 sept. ..	Chemin d'Eton à la station Birchton, mille 52·09, comté de Compton, Qué., Pacifique Canadien.
9437.564	9 " .	A l'est de la station, aux chutes Séguin, sur le chemin de fer Grand-Tronc.
9437.565	16 nov....	Passage à niveau, chemin de la Côte des Neiges, Montréal, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.
9437.567	9 sept.. .	Rue Ontario, Cobourg, Ont., chemin de fer Grand-Tronc.
9437.568	9 sept. ..	Au mille 283¾, à partir de Newtonville, comté de Durham, et connu sous le nom "de chemin du Lac" sur le chemin de fer Grand-Tronc.
9437.569	9 " ..	Passage à niveau de la rue John, Port-Hope, chemin de fer Grand-Tronc.
9437.570	15 " ..	Premier passage à niveau à l'ouest de la station Wales, comté de Stormont, sur le chemin de fer Grand-Tronc,
9437.572	9 " ..	Premier passage à niveau à l'ouest de la station de Sainte-Marie entre la rue Elgin, dans la ville de Sainte-Marie, sur le chemin de fer Grand-Tronc.
9437.574	27 août....	Passage à niveau de l'avenue Bender, Chutes-Niagara, Ont., sur le chemin de fer Michigan-Central.
9437.575	21 sept ...	Passage à niveau de l'avenue Princess, à Lachute, Qué., chemin de fer Pacifique-Canadien.
0437.576	22 " ..	4ème rue à l'ouest de la station Parkhill, Ont., chemin de fer Grand-Tronc.
9437.577	22 " ..	Premier passage à niveau au sud de la station de Saint-Jacobs comté de Waterloo, chemin de fer Grand-Tronc.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

LISTE des inspections de passages à niveau pendant l'exercice clos le 31 mars 1911.—*Suite.*

Renvoi au numéro du dossier.	Date.	Passages à niveau.
	1910.	
9437.578	24 sept...	Premier passage à niveau au nord de la station de Longford, township de Rama, mille 94 à partir de Toronto, sur le Grand-Tronc.
9437.579	22 " ..	Premier passage à niveau à l'est de la station de Mitchell, Ont., sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc.
9437 580	24 " ..	2ème passage à niveau à l'ouest de la station du Grand-Tronc à Drumbo, Ontario.
9437 581	17 oct....	Passage à niveau du chemin Spadina, dans la ville de Toronto, Pacifique-Canadien.
9437.582	1er " ..	Passage à niveau de la rue Elm, sur la ligne de ceinture du Pacifique-Canadien, à Brockville, Ont.
9437.583	30 sept...	Rue Wellington, dans la ville de Steelton, Ont., sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien.
9437.584	29 " ..	Avenue du Pacifique, au Mile-End, dans la ville de Montréal, sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien.
9437.585	26 " ..	Rue King, sur la ligne du chemin de fer des Mille-Iles, dans la ville de Gananoque, Ont.
9437.586	18 oct....	Rue William, sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien, Carleton-Place.
9437.587	8 " ..	Troisième rue au sud de la rivière Rideau, chemin de fer Ottawa et New-York, township de Gloucester, comté de Carleton, 2me concession du chemin Russell.
9437.591	19 " ..	Rue Principale, sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien, Carleton-Plaee, Ont.
9437.592	19 " ..	Avenue du Lac, extrémité ouest des cours de la jonction de Carleton, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.
9437.605	26 nov....	Chemin conduisant du village de Pakenham au lac White, à 200 verges au nord de la station, sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien.
9437.607	8 " .	Croisement au-dessus du Canadian-Northern, à la fonderie Woodside, coin des rues Manitou et Wellington, Port-Arthur.
	1911.	
9437.610	10 jan.....	Intersection de la rue Cannon de l'embranchement Port-Dover de la division nord et nord-ouest du chemin de fer Grand-Tronc, dans la ville d'Hamilton.
	1910.	
9437.612	28 nov.....	Chemin Russell au pont d'Hurdman, sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien, comté de Carleton.
9437.616	28 " ..	Rue McDonald, dans la ville de Peterboro, Ont., sur le chemin de fer Grand-Tronc.
9437.619	30 " ..	Premier passage à niveau à l'ouest de la station à Lyster, P.Q., sur le chemin de fer Grand-Tronc.
9437.620	6 déc....	Passage à niveau de Stone-Road, Galt, Ont., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.
9437.621	16 " ..	Troisième passage à niveau à l'ouest du pont du creek Chippawa, près de la ville de Welland, Ont., sur le chemin de fer T. H. B.
9437.628	16 " ..	Chemin mécadamisé de Lancaster entre les lots 54 et 55, 1ère concession, township de Lancaster, Ont., sur le chemin de fer T. H. et B.
9437 629	24 " ..	A un mille et demi au sud de Shipyards, Ont., sur la ligne du Michigan-Central.
9437.630	19 déc....	Passage à niveau du chemin de la ville, station de Townsend, Ont., sur la ligne du chemin de fer Michigan-Central.
	1911.	
9437.632	21 jan.....	Chemin Diltz, comté d'Haldimand, sur la ligne du chemin de fer Wabash.
	1910.	
9437.633	29 déc.....	Passage à niveau de McCann, à un mille à l'ouest de la station, Vankleek-Hill, sur la ligne du Pacifique-Canadien.
9437.635	28 " ..	Passage à niveau de la rue Ste-Elizabeth, Montréal, sur le chemin de fer Grand Tronc.
	1911.	
9437.634	24 jan. ...	Passage à niveau de la rue Tupper, Portage-La-Prairie, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

BUREAU DES COMMISSAIRES DE CHEMINS DE FER DU CANADA—*Suite.*

LISTE des inspections de passages à niveau, pendant l'exercice clos le 31 mars 1911.—*Suite.*

Renvoi au numéro du dossier.	Date.	Passages à niveau.
	1911.	
9437.636	17 janv...	Passage à niveau de la rue Margaret, jonction de Paris, Ont., sur le chemin de fer Grand-Tronc.
9437.638	29 " ..	2ème passage à niveau à l'ouest de la station de Shawbridge, paroisse de Saint-Jérôme, Québec, sur la ligne du Pacifique-Canadien.
9437.639	17 " ..	Passage à niveau de l'Avenue Logan, Toronto, sur le chemin de fer Grand-Tronc.
	1910.	
9437.640	2 février.	Passage à niveau entre les sections 21 et 22, township 44, rang 6, à l'ouest du 4e méridien, près Greenshields, Alta, sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.
9437.641	15 " ..	Passage à niveau de la rue Daniel-dans la ville d'Arnprior, Ont., sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc.
9437.642	4 " ..	Passage à niveau Verona, près du mille 79, sur la ligne du chemin de fer K. et P., lot 10, township de Portland, comté de Frontenac.
	1910.	
9437.643	26 nov.. ..	Passage à niveau à Lloydminster, Alta., sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern.
	1911.	
9437.645	13 février.	Passage à niveau au lot 34, concession 13, township de Bruce, Ontario, à environ 1½ mille au nord de Paisley, sur le chemin de fer Grand-Tronc.
9437.646	20 janvier.	Rue Versailles, Montréal, sur le chemin de fer Grand-Tronc.
9437.647	23 février.	Passage à niveau de la rue Saint-Rémi, Montréal, sur le chemin de fer Grand Tronc.
9437.648	29 mars...	Immédiatement au nord de Garden-Hill, connu comme passage à niveau du chemin de gravier, entre Millbrook et Port-Hope, sur la ligne du chemin de fer Grond-Tronc.
9437.651	8 " ..	Croisement au-dessus de la ligne principale et sur la voie du Pacifique-Canadien, Earl-Grey, Sask.
	1910.	
9437.652	16 déc. ...	Passage à niveau à l'est de la station d'Hastings, Ontario, sur la ligne du Grand-Tronc.
	1911.	
9437.653	4 mars..	Passage à niveau à 150 pieds au nord de la station Togona, sur la ligne du chemin de fer Algoma-Central et Baie d'Hudson.
9437.655	16 " ..	Passage à niveau du chemin Talbot, près de la rue Canfield, sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc.
9437.659	17 " ..	Passage à niveau au mille 79·2, Papineauville, Côte de Front, paroisse de Sainte-Angélique, Québec, sur la ligne du chemin de fer du Pacifique-Canadien.
9437.660	21 " ..	A 250 pieds à l'ouest de la station de la Baie-de-Graham, township de Nepean, comté de Carleton, sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc.
	1910.	
9437.480	18 avril...	Passage à niveau de la rue Norman, mille 2, section de Kenora du chemin de fer Pacifique-Canadien.
9437.554	2 août. ..	Passage à niveau du chemin du Roi, à trois milles à l'est de la station de Peterboro, sur le chemin de fer Grand-Tronc.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA—*Suite.*

LISTE DES STATIONS INSPECTÉES DURANT L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1911.

Grand-Tronc	612
Pacifique-Canadien	1,316
Canadian-Northern	375
Diverses	436
Total	2,739

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA—*Suite.*

LISTE DES WAGONS À MARCHANDISES ET VOITURES À VOYAGEURS, AINSI QUE DES LOCOMOTIVES, INSPECTÉS DURANT L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1911.

	Inspectés.	Défectueux.
A marchandises (wagons fermés, gondoles et autres)	72,177	7,512
Locomotives	1,591	158
A voyageurs	937	....

Les principales défectuosités dans les wagons à marchandises pendant l'année ont été:—

Leviers de découplement des wagons désembrayés.
Tuyau à air manquant.
Frein à air détendu.
Ferrures courbées et non serrées.

Les principales défectuosités des locomotives:—

Leviers de mise en marche désembrayés, et autres défauts, comme cendriers, portes de cendriers, et grilles.

On a surtout pris garde à l'état sanitaire dans l'inspection faite des voitures à voyageurs.

Outre ce qui précède, nos inspecteurs, tout en examinant l'équipement, ont également inspecté les rails de croisement, les contre-rails, etc., dans les cours de têtes de lignes sur les différents chemins de fer sous la juridiction de la Commission.

ANNEXE G

Personnel du bureau de la Commission des chemins de fer du Canada, pour l'année finissant le 31 mars 1911.

DÉPARTEMENT DU TRAFIC.

Nom.	Emploi.	Date de la nomination.	Montant.
			$ c.
James Hardwell	Expert en trafic	22 juin 1904	4,300 00
G. A. Brown	Commis-chef	3 oct. 1904	2,000 00
C. E. McManus	Commis	1er sept. 1904	1,200 00
C. C. Routhier	"	14 août 1906	1,100 00
H. W. Messinger	"	8 juill. 1904	1,000 00
J. S. Allen	"	6 mai 1907	1,000 00
G. T. Riddell	"	1er " 1905	1,000 00
F. Lalonde	"	6 " 1907	1,000 00
J. R. Usher	"	6 " 1907	850 00
W. G. R. Wainwright	"	27 avril 1909	850 00
C. Chapman	"	11 " 1907	800 00

DÉPARTEMENT DES INGÉNIEURS.

Nom.	Emploi.	Date de la nomination.	Montant.
G. A. Mountain	Ingenieur	30 juin 1904	4,800 00
T. L. Simmons	Sous-ingénieur	3 oct. 1904	2,600 00
H. A. K. Drury	"	25 juin 1906	*2,900 00
A. A. Belanger	"	6 " 1910	2,500 00
John Murphy	Ingénieur électricien	15 mai 1906	1,600 00
J. R. Foulds	Commis	14 oct. 1906	900 00
N. McDonald, Mlle	Sténographe	17 juin 1910	†750 00

DÉPARTEMENT DES ARCHIVES.

Nom.	Emploi.	Date de la nomination.	Montant.
‡E. W. McNeill	Archiviste	8 fév. 1909	1,500 00
J. W. Thomson	Commis	1er sept. 1904	1,200 00
C. S. Huband	" (archiviste suppléant)	1er mai 1905	1,100 00
W. A. Jamieson	"	14 août 1906	900 00
J. E. Martin	"	6 mai 1907	850 00
T. G. Britton	"	6 " 1907	850 00
D. I. Langelier	"	20 juill. 1904	850 00
F. R. Demers	" aux statistiques	14 août 1905	800 00
D. H. Chambers	"	1er juill. 1910	800 00

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE.

Nom.	Emploi.	Date de la nomination.	Montant.
E. A. Primeau	Sous-secrétaire	7 mai 1904	2,500 00
A. E. Ecclestone	1er commis	14 août 1906	1,300 00
A. Lapointe	" et comptable	6 mai 1907	900 00
J. B. Arbick	Commis	23 déc. 1904	800 00
A. Larocque	" et sténographe	31 " 1908	800 00
T. H. Casey	" "	10 août 1909	700 00
R. J. White	" "	29 juin 1910	700 00
E. A. H. Barber, Mlle	Sténographe	8 mai 1907	700 00
§E. J. C. Margraf	Commis	1er sept. 1910	800 00

‡ Démissionné le 1er mai 1910. § A démissionné le 1er février 1911. * Comprenant $300 de pension.
† Comprenant $150 de pension.

SERVICE DE L'EXPLOITATION.

Nom.	Emploi.	Date de la nomination.	Montant.
			$ c.
A. J. Nixon	Chef de l'exploitation	1er oct. 1909	3,600 00
E. C. Lalonde	Inspecteur	20 juill. 1904	2,200 00
Jas. Ogilvie	"	4 mai 1907	2,200 00
M. J. McCaul	"	6 " 1907	‡2,100 00
W. S. Blyth	"	6 " 1907	*2,100 00
A. F. Dillinger	Sec. du chef de l'exploitation.	6 avril 1907	†2,300 00
Jas. Clarke	Inspecteur	6 mai 1907	1,800 00
J. H. Shinnick	"	31 déc. 1909	1,200 00
H. H. Ward	Commis	11 fév. 1911	1,000 00
N. F. O'Connor	" et sténographe	22 déc. 1909	700 00
Mlle. G. M. O'Connor	Sténographe	31 " 1908	650 00

SERVICE DE LA LÉGISLATION.

A. G. Blair	Secrétaire légiste	20 juill. 1904	2,600 00
Mlle R. Larose	Sténographe et bibliothécaire	1er mai 1905	800 00

SECRÉTAIRE PARTICULIER DU COMMISSAIRE EN CHEF.

R. Richardson		1er mai 1905	2,000 00

STÉNOGRAPHES.

Melle L. J. Lewis		7 mai 1904	800 00
" N. Casey		31 déc. 1908	750 00
" M. Hache		31 " 1907	650 00
" M. G. Ross		11 sept. 1909	650 00
" E. M. Cameron		20 juill. 1904	750 00

MESSAGERS.

T. Chandler	Chef des messagers et huissier de la cour	15 mai 1904	800 00
T. D. Latour	Messager	21 déc. 1907	650 00
E. S. Barbeau	"	11 sept. 1909	600 00

WAGON "ACADIA."

Wm. Pile	Cuisinier	1er août 1910	900 00

‡ Comprenant une pension de $300   * Comprenant une pension de $300.   † Comprenant une pension de $300.

APPENDICE "H".

SEANCE A OTTAWA.

Lundi, le premier jour de mai 1911.

La Commission, en vertu des dispositions de la loi concernant les chemins de fer, adopte les règlements suivants:—

Audiences publiques.

1. Pour l'audition des affaires, requêtes ou plaintes autres que celles se rapportant aux questions de tarif ou de transport, une séance aura lieu dans les bureaux de la Commission, à Ottawa, Ontario, à 10 a.m., le premier mardi de chaque mois; et pour l'audition de toutes affaires, requêtes et plaintes se rapportant aux questions de tarif et de transport, une séance aura lieu, à l'endroit et à l'heure susdits, le troisième mardi de chaque mois.

(*a*) En outre de ses sessions régulières, la Commission pourra avoir des sessions spéciales à Ottawa ou ailleurs.

Interprétation.

2. Dans l'interprétation de ces règlements et des formules qui y sont mentionnées, les mots écrits au singulier comporteront aussi le pluriel, et les mots écrits au pluriel s'appliqueront également au singulier. Les expressions suivantes (à moins que le contexte ou le sujet ne s'y oppose) auront respectivement le sens qui leur est assigné ci-après; ainsi "requête" comprendra la plainte formulée conformément à la loi; "intimée" signifiera la personne ou la compagnie qui aura à répondre à une requête ou plainte; "affidavit" signifiera aussi affirmation, et "frais" s'appliquera aux taxes, honoraires d'avocat et déboursés.

Requête ou plainte.

3. Toute procédure devant la Commission autorisée par la présente loi, doit commencer par une requête adressée à celle-ci. Cette requête sera couchée par écrit et signée par le requérant ou son avocat. La requête présentée par un corps légalement constitué ou par une compagnie sera signée par son gérant, son secrétaire ou son avocat. Elle renfermera un exposé clair et concis des faits, les motifs de la demande, l'indication de l'article de la loi qui justifie cette requête, et décrira la nature de l'ordonnance sollicitée ou le recours ou le redressement que le requérant croit avoir le droit d'obtenir. Elle sera divisée en paragraphes, dont chacun ne traitera, autant que possible, que d'une partie distincte de la question, et tous les paragraphes seront numérotés consécutivement. Elle portera à l'endos le nom et l'adresse du requérant, ou, s'il est représenté par un avocat, le nom et l'adresse de ce dernier. La requête sera rédigée conformément aux formules de l'annexe n° 1.

La requête, écrite et signée comme susdit, sera remise ou adressée par la poste au secrétaire de la Commission, avec une copie de tout document, ou des copies, des cartes, plans, profils et livres de renvoi tels que requis par les dispositions de la loi invoquée, (a) ou qui pourront servir à expliquer ou à appuyer la requête. Le secrétaire numérotera ces requêtes dans l'ordre où il les aura reçues et il en dressera une liste. Cette liste servira à la préparation d'un rôle des causes dont l'instruction et le

rang d'ordre seront fixés par la Commission. Ce rôle des causes, après avoir été dressé, sera ffiché sur un tableau préparé à cette fin et exposé à la vue dans le bureau du secrétaire pendant les heures de bureau.

Réponse.

4. A moins que la Commission n'en décide autrement, l'intimé (ou les intimés) devra adresser par la poste ou remettre au requérant, ou à son avocat, une déclaration écrite renfermant, sous une forme claire et concise, sa réponse à la requête, et il devra aussi remettre ou adresser par la poste une copie de sa réponse au secrétaire de la Commission à son bureau, avec tous les documents qui pourront servir à expliquer ou à appuyer cette réponse. Celle-ci pourra reconnaître en tout ou en partie la vérité des faits exposés dans la requête. Elle sera divisée en paragraphes numérotés consécutivement, et elle sera signée par la partie ou son avocat. Elle portera à l'endos le nom et l'adresse des intimés, ou s'ils sont représentés par un avocat, le nom et l'adresse de ce dernier. La réponse sera rédigée conformément à la formule de l'annexe n° 2.

(a) Le délai accordé pour la production de la réponse sera comme suit: lorsque que le sujet de la requête aura eu son origine à l'est de Port-Arthur, Ont., quinze jours; entre Port-Arthur et la frontière occidentale de la province de Saskatchewan, vingt jours; et à l'ouest de ce dernier point, trente jours.

Réplique.

5. Dans les quatre jours qui suivront la remise de la réponse à la requête, le requérant adressera par la poste ou remettra aux intimés une réplique à cette réponse, ainsi qu'une copie d'icelle au secrtéaire de la Commission. Il pourra s'opposer à cette réponse en alléguant qu'elle est insuffisante et en énumérant les raisons de cette objection, ou il pourra en nier les allégations ou les admettre en tout ou en partie. La réplique sera signée par le requérant ou son avocat, et rédigée conformément à la formule n° 3 de l'annexe. La Commission peut, en tout temps, exiger que la requête, la réponse ou la réplique soit prouvée, en tout ou en partie, par un affidavit, en donnant avis à cet effet à la partie dont l'affidavit est requis; et si la partie ne se conforme pas à cet avis, la requête, la réponse ou la réplique pourra être rejetée, ou la partie de ces documents qui ne sera pas prouvée conformément à l'avis donné pourra être retranchée.

Suspension des procédures.

6. La Commission peut exiger des parties de plus amples renseignements ou détails ou d'autres documents, et elle peut suspendre toutes les procédures régulières jusqu'à ce qu'on se soit conformé à cette exigence.

A toutes les phases de la procédure, si la Commission juge à propos d'ordonner une enquête en vertu des dispositions de la présente loi, elle en donnera avis aux intéressés et elle pourra, en conséquence, suspendre l'instance ou une partie d'icelle.

Avis.

7. Dans toutes les procédures découlant des dispositions de cette loi, lorsqu'un avis est nécessaire, la copie (ou les copies) des procédures à signifier doit porter à l'endos un avis aux parties conforme à celui qui est contenu dans les annexes n°s 1 et 2; et si les parties ne comparaissent pas, la Commission peut instruire et juger la requête *ex parte*.

Les endos seront signés de la manière prescrite par les dispositions de l'article 41.

La Commission peut proroger ou abroger les délais fixés pour le dépôt de la réponse ou de la réplique et pour l'audition de la requête, et dans ce cas le délai sera mentionné dans l'avis inscrit à l'endos.

Sauf dans les cas auxquels il est autrement pourvu, dix jours d'avis d'une requête à la Commission ou d'une audition par elle seront suffisants, à moins, dans tous les cas, que la Commission ne prescrive un plus long avis. La Commission peut dans tous les cas permettre un avis de moins de dix jours, lequel sera aussi valable que s'il eut été donné pendant dix jours ou plus. (Article 43.)

L'avis peut être notifié ou signifié tel que prescrit par l'article 41 de la loi.

Lorsque la Commission est autorisée à entendre une requête ou à rendre une ordonnance, sur avis donné aux intéressés, elle peut, pour raison d'urgence, ou pour toute autre raison qu'elle juge suffisante, nonobstant le défaut d'avis ou l'insuffisance de l'avis donné, rendre une ordonnance ou une décision comme si l'avis régulier avait été donné aux parties; et cette ordonnance ou décision est valide et s'applique, à tous égards, comme si elle avait été rendue après un avis régulier. Toutefois, quiconque a le droit d'exiger un avis et n'a pas été averti à temps, peut dans les dix jours de la date où il a eu connaissance de cette ordonnance ou décision, ou dans le délai supplémentaire accordé par la Commission, demander à celle-ci de changer, modifier ou infirmer cette ordonnance ou décision, ou répéter la requête, selon qu'elle croira juste et équitable. (Article 45.)

(*a*) Toute partie à une affaire quelconque, requête ou plainte pendante devant la Commission, pourra l'inscrire pour audition pendant la session mensuelle suivante de la Commission, en donnant à tous les intéressés un avis d'au moins dix jours, ou de moindre durée si la Commission l'ordonne.

(*b*) Lorsque des affaires litigieuses, requêtes ou plaintes seront prêtes pour audition et n'auront été inscrites par aucune des parties intéressées, le secrétaire les inscrira pour la première session commençant après l'expiration de dix jours (ou moins, si la Commission l'ordonne) à compter de la date de cette inscription.

(*c*) Lorsqu'une affaire, requête ou plainte aura été inscrite pour audition par le secrétaire, celui-ci en donnera à toutes les parties intéressées un avis de dix jours, ou de moins longue durée, si la Commission l'ordonne.

Consentement des parties.

Dans toutes les instances, avec l'assentiment de la Commission, les parties peuvent consentir par écrit à se dispenser des procédures mentionnées dans les présents règlements.

Pouvoir d'enjoindre la préparation d'un exposé du litige et de le régler.

9. En tout temps, lorsqu'il apparaîtra à la Commission que les allégations de la requête, de la réponse ou de la réplique ne dévoilent pas suffisamment les questions de fait sur lesquelles les parties sont en désaccord, elle pourra leur enjoindre de préparer un exposé du litige, et si elles ne peuvent s'entendre, régler elle-même le point à débattre.

Exceptions préliminaires.

10. En tout temps, si la Commission est d'avis qu'il y a une question de droit qu'il est à propos de vider avant de continuer l'instance, elle pourra ordonner que cette question soit soulevée pour sa gouverne, soit par un plaidoyer spécial ou de toute autre manière qu'elle jugera à propos, et en attendant que cette question soit tranchée, elle pourra ordonner la suspension des procédures en tout ou en partie.

Réunion préliminaire.

11. Si la Commission est d'avis, à un moment donné et avant l'audition de la requête, qu'il serait avantageux de tenir une réunion préliminaire afin de fixer ou de changer le lieu de l'audition, de déterminer la manière de conduire l'enquête, d'admettre certains faits ou la preuve d'iceux au moyen d'un affidavit ou pour toute autre raison, elle pourra tenir cette réunion, après tel avis aux parties qu'elle jugera suffisant, et rendre les ordonnances qui lui sembleront utiles.

Interrogatoire préliminaire.

12. Au lieu de tenir la réunion préliminaire mentionnée dans la règle 11, la Commission peut, si elle le juge à propos, communiquer directement avec les parties et exiger d'elles des réponses aux demandes de renseignement qu'elle croira nécessaires.

Dépôt et examen des documents.

13. L'une ou l'autre des parties aura le droit, en tout temps, avant ou pendant l'audition de la cause, de donner avis à l'autre partie dont la requête, la réponse ou la réplique mentionne un document, d'avoir à produire ce document afin qu'il puisse être examiné par celui qui donne l'avis ou par son avocat, et qu'il puisse en prendre des copies. Toute partie qui ne se conforme pas à cet avis ne pourra pas subséquemment produire ce document comme preuve en sa faveur au cours des procédures, à moins qu'elle n'établisse à la satisfaction de la Commission qu'elle avait de bonnes raisons pour ne pas se conformer à l'avis donné.

Demande de production des documents.

14. L'une ou l'autre des parties peut donner à la partie adverse un avis par écrit la requérant de produire les documents qui ont trait à l'affaire en litige (décrivant ces documents) et qui sont entre les mains ou à la portée de la partie adverse; si celle-ci ne se conforme pas à cet avis, une preuve secondaire du contenu de ces documents pourra être invoquée par ou au nom de celui qui aura donné l'avis.

15. L'une ou l'autre des parties peut donner à la partie adverse un avis par écrit la requérant d'admettre l'existence de tout document, sauf pour de valables raisons, et, après cet avis, si la partie refuse d'admettre l'existence de ce document, les frais faits pour prouver ce document seront payés par la partie qui aura refusé ou négligé de l'admettre, quel que soit le sort de la requête; à moins qu'à l'audition la Commission ne constate que le refus de reconnaître l'existence de ce document était légitime; les frais faits pour prouver un document ne seront pas accordés si l'avis n'a pas été donné, excepté lorsque, de l'avis de la Commission, la partie en ne donnant pas cet avis, aura évité des frais.

Témoins.

16. Pour la citation et l'interrogatoire des témoins, et le dépôt et l'examen des documents, on suivra les mêmes règles que dans une cour supérieure; les procédures seront les mêmes, *mutatis mutandis*, et les citations seront revêtues du sceau de la Commission par le secrétaire, et pourront être signifiées dans n'importe quel endroit du Canada. (Article 26.)

Selon que la Commission le jugera à propos, les témoins auront le droit de recouvrer les taxes et allocations fixées sous la formule n° 4 de l'annexe.

Audition.

17. A l'audition, les témoins seront interrogés de vive voix; cependant la Commission peut, en tout temps, pour raison valable, ordonner que des faits particuliers soient établis au moyen d'affidavit, ou que l'affidavit des témoins soit lu à l'audition, aux conditions qu'elle jugera raisonnable, ou que les témoins dont il y a lieu d'excuser l'absence pour cause valable soient interrogés devant un commissaire qu'elle nommera à cette fin, qui sera autorisé à faire prêter serment et devant lequel toutes les parties comparaitront. Les dépositions prises devant ce commissaire auront trait exclusivement au litige, et toute objection à la réception de ces dépositions sera consignée par écrit par le commissaire et jugée par la Commission lors de l'audition. L'avis prescrit dans l'ordonnance quant au temps et à l'endroit ou aura lieu l'interrogatoire des témoins sera donné à la partie adverse. Toutes les dépositions prises en conformité des dispositions de cette loi ou du présent règlement seront remises au tribunal, et après qu'elles auront été attestées par la signature de celui (ou de ceux) qui les a reçues, elles serviront de preuve, sans autre formalité, sauf toutes les objections légitimes. La Commission peut ordonner que de nouvelles dépositions soient reçues de vive voix ou par déclaration devant un commissaire ou une autre personne qu'elle nommera à cette fin.

Chaque fois qu'elle le jugera à propos, la Commission pourra exiger que les parties lui soumettent des factums.

L'audition, une fois commencée, se continuera de jour en jour, autant que faire se pourra, à la discrétion de la Commission.

Décision de la Commission.

18. Après l'audition, la Commission pourra rejeter la requête ou rendre une ordonnance en faveur des intimés, ou suspendre sa décision, ou (sujet au droit d'appel mentionné dans la loi) rendre, relativement à la requête, telle autre ordonnance que la preuve justifiera ou qui lui paraîtra juste.

La Commission peut donner de vive voix ou par écrit les motifs de ses décisions Une copie de l'ordonnance rendue sera adressée par la poste ou remise à chaque partie. Il ne sera pas nécessaire de tenir une séance du tribunal pour rendre les décisions.

Toute décision ou ordonnance rendue par la Commission sous l'autorité de cette loi peut être déclarée ordonnance de la cour d'échiquier, ou règle, ordonnance ou décret de toute cour supérieure de toute province du Canada, et pourra être exécutée de la même manière qu'une règle, une ordonnance ou un décret de ces cours. Pour faire de cette décision ou ordonnance ou un décret de ces cours, la pratique et la procédure de ces cours en ces matières pourront être suivies; ou bien, pour en tenir lieu, la formule prescrite par le paragraphe 2 de l'article 46 de la loi.

Relativement à toutes les autres matières nécessaires ou propres à l'exercice de sa juridiction sous l'autorité de la présente loi, ou, d'autre part, à la mise à exécution de celle-ci, la Commission aura tous les pouvoirs, droits et privilèges qui appartiennent à une cour supérieure. (Article 26.)

Modification ou rescision des ordonnances.

19. Toute requête adressée à la Commission dans le but de reviser, annuler ou changer une décision ou une ordonnance qu'elle aura rendue, devra être présentée dans les trente jours de la date ou la dite décision ou ordonnance aura été communiquée aux parties, à moins que la Commission ne juge à propos de proroger le délai pour la présentation de cette requête, ou n'en ordonne autrement.

Appel.

20. Si l'une des parties désire interjeter appel à la cour suprême du Canada d'une décision ou ordonnance de la Commission relativement à une question, qui, de l'avis de celle-ci, est une question de droit, elle en donnera avis (*c*) à l'autre partie et au secrétaire dans les quatorze jours de la date où la décision ou ordonnance dont appel est interjeté aura été rendue, à moins que la Commission ne proroge le délai, et elle énumérera ses griefs d'appel dans cet avis. La permission d'en appeler est laissée à la discrétion de la Commission. Pour la procédure à suivre lorsque cette permission a été obtenue, voir les paragraphes 4 et suivants de l'article 56 de la loi.

Il y a appel de la Commission à la cour suprême du Canada sur une question de compétence; mais cet appel ne peut être interjeté que sur permission d'un juge de la dite cour après demande formulée à cet effet, et après que les parties et la Commission auront été entendues.

Les frais de cette demande sont à la discrétion du juge.

Ordonnances provisoires ex parte.

21. Lorsque les circonstances spéciales d'une affaire paraissent l'exiger, la Commission peut rendre une ordonnance provisoire *ex parte,* autorisant, enjoignant ou défendant de faire quelque chose que la Commission aurait la faculté, sur requête, avis et audition, d'autoriser, enjoindre ou défendre; néanmoins, aucune ordonnance provisoire ne sera rendue pour plus longtemps que la Commission ne jugera nécessaire pour permettre l'audition et la décision de l'affaire. (Article 49.)

Affidavit.

22. Les affidavit constatant la signification et rédigés d'après la formule n° 6 seront, aussitôt après la signification, remis à la Commission relativement à tous les documents ou avis qui doivent être signifiés en conformité du présent règlement, sauf lorsqu'un avis est donné ou signifié par le secrétaire de la Commission; dans ce dernier cas, aucun affidavit n'est requis.

Toute personne autorisée à faire prêter serment devant une cour supérieure de l'une des provinces peut recevoir les affidavit qui doivent servir devant la Commission.

Les affidavit produits devant la Commission ou dans toute procédure relevant de la présente loi seront remis au secrétaire de la Commission à son bureau.

Lorsque le déposant jure qu'il croit certaines choses, il doit énumérer les raisons qui le portent à les croire.

(*c*) Pour l'avis voir la formule n° 5 dans l'annexe.

Computation des délais.

23. Chaque fois qu'un délai d'un certain nombre de jours, non désignés comme jours francs, est prescrit par la présente loi ou par ses règlements, on calculera ce délai en faisant abstraction du premier jour et en comprenant le dernier, à moins que celui-ci ne tombe un dimanche, le jour de Noël ou le Vendredi Saint; ou un jour désigné comme fête publique ou d'actions de grâces au Canada ou dans l'une des provinces, auquel cas on calculera le délai en faisant aussi abstraction de ce jour-là.

Ajournement.

24. La Commission peut ajourner, d'une date à une autre, les affaires qui lui sont soumises.

Amendements.

25. La Commission peut en tout temps permettre que les procédures soient amendées, ou ordonner de modifier ou de retrancher tout ce qui, à son avis, pourrait nuire à l'instruction de la cause au mérite, l'entraver ou la retarder; et tous les amendements qui, aux yeux de la Commission, seront nécessaires pour permettre d'instruire et de juger la véritable question en litige entre les parties seront adoptés.

Vices de forme.

26. Nulle procédure intentée en vertu de la présente loi ne sera annulée ou alténuée par des irrégularités ou des objections basées sur de simples vices de forme.

Application des règles de pratique de la cour d'échiquier.

27. Dans tous les cas qui ne sont pas prévus par la loi ou les présents règlements, les règles générales de pratique de la cour d'échiquier pourront, au gré de la Commission, être adoptées et appliquées aux procédures intentées devant elle.

Frais.

28. Les frais entraînés par toute procédure devant la Commission sont laissés à la discrétion de la Commission, et ils peuvent, en tout cas, être fixés à une certaine somme, ou être taxés. La Commission peut ordonner par qui et à qui ils seront payés, et par qui ils seront taxés et alloués.

APPENDICE N° 1.

(Formule de requête.)

Commission des chemins de fer du Canada. Requête n° (Ce numéro sera inscrit par le secrétaire lors de la réception.)

A. B. de C. D. s'adresse par la présente à la Commission afin d'obtenir une ordonnance en vertu des articles 252-253 de la loi des chemins de fer, enjoignant à la compagnie de chemin de fer d'établir et construire un passage convenable à l'usage de la ferme, à l'endroit où la voie ferrée de la compagnie traverse cette ferme sur le lot , concession , township , dans le comté de Ontario, et il allègue:

1. Qu'il est propriétaire du terrain, etc.
2. Que par la construction de cette voie ferrée il est privé, etc.
3. Qu'il est nécessaire que, pour qu'il jouisse librement de son dit terrain, etc.

Ce jour de 19 .

(Signé: A. B.)

Endos.

La requête ci-contre est présentée par A.B. de (mentionner ici l'adresse et l'occupation du requérant) ou par C. D., de son avocat.

Soyez averti que la compagnie de chemin de fer nommée dans la présente requête est requise de remettre à la Commission des chemins de fer sa réponse à cette requête dans les dix jours à compter de la signification de celle-ci.

Formule de requête.

(Lorsque l'avis n'est pas nécessaire.)

Commission des chemins de fer du Canada. Requête n°

La compagnie de chemin de fer s'adresse à la Commission afin d'obtenir une ordonnance en vertu de l'article 167 de la loi des chemins de fer approuvant les plans, profils et livres de renvoi soumis en triplicata avec la présènte et indiquant une déviation projetée de sa voie ferrée telle que déjà établie entre et , parcours jusqu'à .

Ce jour de 19 .

(Signé: A. B.)

APPENDICE N° 2.

(Formule de réponse.)

Commission des chemins de fer du Canada.

In re la requête n° de A. B., par laquelle il sollicite une ordonnance en vertu des articles 252-253 de la loi des chemins de fer d'établir un passage à l'usage de sa ferme.

La dite compagnie, en réponse à cette requête allègue:

1. Que le dit A. B. n'est pas propriétaire, mais seulement, etc.
2. Qu'à l'époque de l'acquisition de l'emplacement de la dite voie ferrée, A B. a été payé et indemnisé, etc.
3. Que le dit A. B. a d'autres moyens sûrs et convenables, etc.
4. Que, etc.

Ce jour de 19 .

Endos.

La réponse ci-contre a été présentée par A. B., de (mentionner l'adresse et l'occupation) ou par C. D., son avocat.

Soyez averti que le requérant mentionné dans la présente réponse doit remettre à la Commission des chemins de fer sa réplique à la réponse ci-contre dans les quatre jours de la signification de celle-ci.

APPENDICE N° 3.

(Réplique.)

Commission des chemins de fer du Canada.

In re la requête de A. B. contre la compagnie.

Le dit A. B., comme réplique à la réponse de la dite compagnie, allègue que:

1.
2. Et le dit A. B. admet que

Ce jour de 19 .

(Signé Q.)

APPENDICE N° 4.

(Taxes et allocations des témoins.)

Commission des chemins de fer du Canada.

Aux témoins domiciliés dans un rayon de trois milles de la salle d'audience, par jour (non compris péages et repas).	$1 00
Aux avocats, procureurs et médecins appelés à témoigner de leurs services professionnels, ou à déposer en leur qualité d'avocats, etc., par jour..	5 00
Aux ingénieurs, arpenteurs et architectes appelés à témoigner de leurs services professionnels, ou à déposer en raison de leurs connaissances, lumières, etc., par jour..	5 00

Si les témoins ne comparaissent que dans une cause, ils auront droit au montant entier de la taxe. S'ils comparaissent dans plus d'une cause, ils n'auront droit qu'à une juste partie de la taxe dans chaque cause.

Lorsque les témoins parcourront un trajet de plus de trois milles, on leur allouera leurs dépenses légitimes et réelles, qui ne devront, dans aucun cas, dépasser vingt cents par mille parcouru dans une seule direction.

APPENDICE N° 5.

(Avis d'appel.)

Commission des chemins de fer du Canada.

In re la requête n°.......... de A. B., afin d'obtenir une ordonnance, en vertu des articles 252 et 253 de la loi des chemins de fer, autorisant le chemin de fer, etc.

A la Commission des chemins de fer,

et

A.. .. ..

Le requérant, ci-dessus nommé (ou intimé suivant le cas).

Soyez averti que la compagnie............ s'adressera à la Commission le......

......jour de................(pas plus de quatorze jours à compter de la date de l'avis), pour obtenir la permission d'en appeler à la cour suprême du Canada de l'ordonnance de la Commission en date du..........jour de......, dans l'affaire de la requête ci-dessus mentionnée, autorisant la prise de possession de certains terrains décrits dans cette ordonnance, et enjoignant de fixer l'indemnité ou les dommages-intérêts à être accordés à leurs propriétaires ou ayants droit, à compter de la date de la requête (ou de telle autre date que mentionne l'ordonnance).

Les griefs d'appel sont qu'en droit l'indemnité ou les dommages-intérêts doivent être calculée à partir de la date du dépôt du plan, du profil, etc., tel que prescrit par l'article 192 de la loi, et non pas de la date mentionnée dans l'ordonnance.

Ce........jour de..........19 .

(Signé),

Avocat, etc.

APPENDICE N° 6.

(Formule de l'affidavit constatant la signification.)

Commission des chemins de fer du Canada.

In re la requête n°......de A.B. demandant une ordonnance en vertu des articles 252 et 253 de la loi des chemins de fer, afin d'enjoindre à la compagnie du chemin de fer.........de fournir un passage pour les besoins d'une ferme.

Je, , de la ville d'Ottawa, etc., jure et déclare:

1. Que je suis membre, etc.
2. Que le..........19.... j'ai signifié à la compagnie du chemin de fer........ ci-dessus mentionnée une copie conforme de la (requête) du dit (A.B.) dans cette affaire, en la remettant à (C.D.) secrétaire de la dite compagnie (ou à E. F., aide du directeur gérant de la compagnie au siège de la dite compagnie à (Montréal): voir l'article 41, paragraphe (a). La dite copie portait à l'endos l'avis suivant, savoir:

(Copier exactement l'avis.)

Assermenté, etc.

Procédure sur requête relative aux plans.

N° 1. Tracé général de voie ferrée—Article 157. Adresser au secrétaire du ministère des Chemins de fer et Canaux, 3 copies de la carte indiquant le tracé général de la ligne projetée, les points terminaux, les villes et les principaux endroits où le chemin de fer doit passer, donnant les noms de ces endroits, les chemins de fer, les rivières navigables, et celles où la marée se fait sentir, s'il y en a, que traversera la voie projetée, ou qui s'en rapprochent dans un rayon de trente milles, ainsi que la topographie générale de la région où elle passe.

La première copie, après examen et approbation par le ministère, sera déposée au ministère des Chemins de fer et Canaux.

La deuxième copie, revêtue de l'approbation du ministère, sera remise par lui à la Commission.

La troisième copie, revêtue de la même approbation, restera entre les mains de la compagnie.

Carte dressée sur une échelle d'au moins 6 milles au pouce.

N° 2. Plan, profil, etc., du tracé—article 159. Après la remise à la Commission du tracé général revêtu de l'approbation requise, adresser au secrétaire de la Commission trois séries de plans se conformant exactement aux prescriptions des "Avis généraux", comme suit:—

1re série— { 1 plan. / 1 profil. / 1 livre de renvoi } Devant être approuvée, et remise à la Commission.

2e série—Semblable à la 1re. Pour être examinée, approuvée et remise à la compagnie pour enregistrement.

3e série—Semblable à la 1re. Pour être examinée, approuvée et remise à la compagnie.

Echelle des plans, 400 pieds au pouce.

Profils. { Horizontal, 400 pieds. / Vertical, 20 pieds.

N.B.—Dans la région des prairies, l'échelle pourra être de 1,000 pieds au pouce.

D'après cet article, le plan d'un tracé ne sera approuvé qu'après une requête pour faire approuver tous les croisements de voies publiques et de chemins de fer affectés par le tracé.

N° 3.—Changement du tracé des courbes ou des pentes d'une voie déjà approuvée ou construite.—Article 167.

Adresser au secrétaire de la Commission trois séries de plans, profils et livres de renvoi tels que requis au n° 2.

(N.B.—Ces plans et profils devront indiquer le tracé primitif avec ses courbes et ses pentes, et les chemins de fer, chemins publics et routes qui le traversent, ainsi que les changements que l'on croit nécessaires ou désirables, et les motifs de la demande. Lorsque la ligne est construite, il faut obtenir de la Commission la permission de la mettre en exploitation.

Echelle la même qu'au n° 2.

D'après cet article le plan d'un tracé ne sera approuvé qu'après une requête pour faire approuver tous les croisements de voies publiques et de chemins de fer affectés par le tracé.

N° 4.—Plans du chemin de fer parachevé,—Article 164.

Envoyer au secrétaire de la Commission dans les six mois qui suivent le parachèvement trois séries de plans et profils du chemin construit.

La 1ère série sera remise à la Commission.

La 2ième série sera approuvé et renvoyée à la compagnie.

La 3ème série, aussi approuvée, servira aux fins d'enregistrement.

Echelle—la même qu'au n° 2.

Notes générales, voir pages 21 et 22.

N° 5.—Terrains pour stations, paraneiges, etc.—Article 178.

Adresser au secrétaire de la commission trois séries de plans et documents comme suit:—

1ère série—	1 requête avec affidavit par ceux qui doivent signer et attester. Voir "avis généraux". 1 plan, 1 profil. 1 livre de renvoi	Doivent être examinés, approuvés et remis à la Commission.
2ème série—même que la 1ère		Pour être approuvée et retournée, avec autorisation faite en double pour les fins d'enregistrement.
3ème série—même que la 1ère		Pour être approuvée et retournée à la compagnie, avec copie de l'autorisation.

Echelle—la même qu'au n° 2.

N.B.—La compagnie requérante devra donner dix jours d'avis aux propriétaires ou occupants de ces terrains. Des copies de cet avis, ainsi que les affidavit consta-

tant la signification, devront être remis à la Commission en même temps que la requête.

N° 6.—Embranchements, n'excédant pas six milles—Articles 221-225.

Les plans, etc., seront préparés comme au n° 2, et une série devra être déposée pour les fins de l'enregistrement. L'enregistrement fait, la compagnie donnera pendant quatre semaines avis public de la requête qui sera présentée à la Commission. Cet avis sera inséré dans un journal publié dans le comté ou le district où passera cet embranchement; ou, s'il ne se publie pas de journal dans ce comté ou ce district, le même avis sera donné pendant le même laps de temps dans la *Gazette du Canada*.

Transmettre ensuite une requête au secrétaire de la Commission, avec une copie de l'avis public, et trois copies des plans, profil et livre de renvoi, une série portant le certificat du bureau d'enregistrement, c'est-à-dire une véritable copie du plan, profil et livre de renvoi déposés au bureau d'enregistrement. Lorsqu'un embranchement devra traverser un chemin public ou une voie de chemin de fer, le consentement de la partie ou intéressée ou un affidavit constatant la signification à la partie intéressée devra être fourni en même temps que la requête. Si l'embranchement suit une rue ou une voie publique, un avis de la requête doit être envoyé a tous les propriétaires de ces terrains.

Quand le consentement de tous les propriétaires est remis à la compagnie, elle peut se dispenser de l'avis public.

Après que la Commission aura approuvé le plan, etc., une copie certifiée de l'ordonnance autorisant la construction de l'embranchement sera déposée au bureau d'enregistrement, avec tous les papiers et les plans indiquant les changements autorisés par la Commission.

N° 7.—Croisements de chemins de fer ou raccordements—Article 227.

Transmettre au secrétaire de la Commission avec la requête trois séries de plans et profils des deux voies des deux côtés du croisement projeté sur une distance d'un mille dans les deux directions.

Echelle du plan—400 pieds au pouce.

Profil. { horizontal—400 pieds au pouce.
Vertical—20 pieds au pouce.

La 1ère série sera remise à la Commission pour être approuvée.

Les 2ème et 3ème séries seront remises aux intéressés avec une copie certifiée de l'ordonnance les approuvant.

La compagnie requérante devra donner un avis de la requête à la compagnie dont la voie doit être traversée ou reliée, et signifier, avec cet avis, copie de la requête ainsi que des plans et profils qui l'accompagnent. Le travail terminé, on devra demander à la Commission, par requête, la permission d'exploiter la nouvelle voie. Voir paragraphe "a" de l'article 4, page 4, touchant la durée de l'avis.

N° 8.—Croisement de voie publique—Articles 235 et 243.

REGLEMENTS ACTUELS ADOPTES PAR LA COMMISSION CONCERNANT LES CROISEMENTS DE VOIES PUBLIQUES, TELS QU'AMENDES LE 4 MAI 1910.

A moins de décisions contraires de la Commission, les règlements concernant la construction des croisements de voie publique sont et seront tels qu'exposés ci-après:

1. Avec chaque requête, la compagnie de chemin de fer transmettra au secrétaire de la Commission trois séries de plans et profils du croisement ou des croisements en question:

Echelle:			
Plan..		400	pieds au pouce.
Profil du chemin de fer	Horizontal..	400	"
	Vertical..	20	"
Profil de la voie publique	Horizontal..	100	"
	Vertical..	20	"

La 1ère série sera remise à la Commission pour son approbation.

Les 2e et 3e séries seront remises aux intéressés avec une copie certifiée de l'ordonnance les approuvant.

2. Les plans et profils représenteront au moins un demi-mille de la voie ferrée dans les deux sens, et 300 pieds de la voie publique de chaque côté du croisement.

3. Le plan indiquera tout ce qui fait obstacle à la vue, de tous les points de la voie publique en deçà de 100 pieds du croisement, à tous les points du chemin de fer à la distance d'un demi-mille du dit croisement.

4. La compagnie donnera à la municipalité où doit se faire ce croisement un avis de dix jours, ainsi que des copies de la requête et du plan et fournira à la Commission la preuve de la signification de ces documents.

5. La surface de chemin des approches élevées ou de niveau et des coupes joignant les approches aux croisements des chemins de fer ruraux au-dessus de la voie publique, sera de vingt pieds de largeur.

(a) De chaque côté de toute approche à un croisement de chemin de fer, à la campagne, où l'élévation est de six pieds ou plus au-dessus du niveau du terrain avoisinant, on devra construire une clôture ou garde-fou solide, de quatre pieds et six pouces de hauteur, avec bon couronnement (quatre pouces par quatre pouces), une pièce de 1½ pouce par 6 pouces au milieu, et une planche de dix pouces clouée solidement au bas des poteaux, pour empêcher la neige d'être balayée par le vent de la hauteur du chemin sur la voie,—laissant toujours libre une surface de chemin de vingt pieds de largeur.

6. A moins que la Commission n'en ordonne autrement, le planchéiage, le pavage, ou la pierre cassée couverte de sassures de pierre broyée, sur les croisements de chemin de fer à la campagne au-dessus de la voie publique (entre les rails et sur une largeur d'au moins huit pouces de bords extérieurs), seront de 16 pieds de largeur.

7. Dans les villes et les villages, la largeur de toutes les approches d'un croisement de chemin de fer au-dessus d'une voie publique (rue ou avenue), et du planchéiage entre les rails et sur les bords extérieurs des rails, doit être réglée par la position de la rue, le trafic actuel ou à venir, mais cette largeur n'aura pas moins de vingt pieds.

8. Coupes et remblais sur les croisements des voies publiques.—Là où une coupe sur la ligne du chemin de fer excède 9 pieds ou que le remblai de cette rue dépasse sept pieds au croisement d'une voie publique ou d'une rue, la compagnie de chemin de fer, avant de commencer les travaux de construction, soumettra la question à la Commission et fera un rapport complet des faits et des circonstances, afin que la Commission décide s'il est opportun de faire un changement de niveau au dit croisement.

9. Dans des cas particulier, et si la requête en est faite, la Commission peut ordonner que tous les passages de ferme soient reconstruits conformément aux modèles et aux conditons susdites.

N° 9.—Passages à l'usage des fermes.—Article 254.

1. Barrières.—Les barrières des passages de ferme seront assez larges pour laisser entre les poteaux un espace franc qui n'ait pas moins de:—

(a) Seize pieds dans les provinces du Manitoba, Saskatchewan, Alberta et la Colombie-Britannique.

(b) QUINZE PIEDS dans la province d'Ontario.

(c) QUATORZE PIEDS dans Québec et les Provinces maritimes.

2. Planchéiage et approches des croisements.—Le planchéiage ou autre pavage approuvé entre les rails d'acier, sur une largeur d'au moins huit pouces en dehors des rails de chaque côté, et les chemins entre les barrières et la voie ou les voies, laisseront chacun une surface de chemin qui n'aura pas moins de—

(a) QUATORZE PIEDS de largeur dans les provinces du Manitoba, Saskatchewan, Alberta et la Colombie-Britannique.

(b) DOUZE PIEDS de largeur dans les autres provinces du Dominion.

3. Pour toute coupe ou remblai, jusqu'à cinq pieds, la rampe n'aura pas plus de 10% d'inclinaison; et pour chaque pied, ou fraction excédant un demi-pied, d'une coupe ou remblai excédant cinq pieds, le pourcentage de la rampe (excepté là où, et au degré où la pente du terrain le rend impossible), le pourcentage d'inclinaison sera de ½ ou 1%, jusqu'à ce qu'une profondeur ou élévation de onze pieds soit atteinte.

4. Dans le cas où une coupe ou remblai à un passage de ferme dépasse onze pieds, on doit s'adresser à la Commission, afin qu'elle décide s'il y a lieu de demander à la compagnie de chemin de fer de bâtir un pont ou un viaduc, à moins que la compagnie, s'entendant avec le propriétaire de la ferme, construise volontairement un viaduc ou un tunnel convenable. La largeur des viaducs et des tunnels doit être la même que celle des barrières dans les diverses provinces, et la hauteur des tunnels doit être réglée dans chaque cas par les besoins particuliers.

5. Dans des cas spéciaux, et sur requête, la Commission peut ordonner que tous les passages de ferme soient reconstruits conformément au modèle susdit.

N° 10.—Croisement des fils de télégraphe, de téléphone ou de force motrice.—Article 246.

AVIS AUX REQUERANTS: Transmettre au secrétaire de la Commission trois copies d'un dessin contenant un plan et un projet du croisement. Envoyer en même temps la preuve de la signification à la compagnie du chemin de fer de la requête et du plan.

Le plan devra indiquer:—

(a) La position des poteaux ou tours, ou la situation du conduit souterrain relativement aux rails; la dimension des poteaux ou tours, et les matériaux employés pour leurs constructions.

(b) Le nombre des fils ou des câbles, la distance entre les fils et les rails, et la méthode employée pour relier les fils conducteurs aux isolateurs.

(c) La situation de tous fils qu'il faudra croiser et leurs supports.

(d) Le potentiel maximum en volts entre les fils, le potentiel entre les fils et le sol, et le courant maximum en ampères qui doit être transmis.

(e) L'espèce et les dimensions des fils ou des conducteurs qui seront employés au croisement.

(f) Sur les circuits de 10,000 volts ou plus, le mode de protection des conducteurs par des arcs aux isolateurs.

(g) Le nombre d'isolateurs supportant les fils conducteurs aux croisements. (Voir aussi "J" dans les devis.)

N.B.—Mettre sur le dessin un nom qui le distingue, un numéro, la date et la signature. Marquer la position exacte du croisement projeté sur le dessin, afin que le croisement puisse être facilement reconnu.

"A"

CONDITIONS ET SPECIFICATIONS REGLEMENTAIRES POUR LE CROISEMENT DES FILS.

(Adoptées et confirmées par un ordonnance de la Commission, n° 8392, à la date du 7 octobre 1909.)

PARTIE 1:—CROISEMENTS ÉLEVÉS.

Conditions:—

1. Le pétitionnaire devra, à ses propres frais, ériger et installer les lignes, les fils, cables et conduits qui seront autorisés à être construits en travers du dit chemin de fer, et devra en tout temps, à ses propres frais, les maintenir en bon état et condition et à la hauteur indiquée sur le dessin, et en conformité des spécifications ci-après énoncées, de telle sorte qu'en aucun temps aucun dommage ne pourra être causé à la compagnie possédant, exploitant ou utilisant le dit chemin de fer, ou à toute personne qui pourrait légalement s'en servir, et devra prendre tous les moyens nécessaires et convenables pour empêcher ces lignes, fils, câbles ou conduits de baisser en dessous de la dite hauteur.

2. Le pétitionnaire devra en tout temps indemniser la compagnie propriétaire, exploitant ou utilisant le dit chemin de fer, de tous dépens, frais et dommages qui auront été occasionnés à la dite compagnie par les dits fils ou câbles ou par tous travaux ou installations ci-prévus qui n'auraient pas été exécutés dans tous rapports en conformité avec les termes et dispositions de cet ordre, aussi bien que de tout dommage ou blessure résultant de l'imprudence, la négligence ou le manque d'habileté des employés ou agents du pétitionnaire.

3. Il ne pourra être fait, en aucun temps, sous l'autorité du présent ordre, aucun travail tendant à obstruer ou retarder les opérations ou la sécurité des trains ou trafic du dit chemin de fer.

4. Aux endroits où il sera nécessaire, afin de compléter, ces croisements, d'ériger des poteaux entre les voies du chemin de fer, le pétitionnaire, avant de commencer à exécuter aucun travail, devra donner un avis par écrit d'au moins soixante et douze heures à la compagnie propriétaire, qui exploite ou qui se sert du dit chemin de fer, et cette dernière devra en droit se nommer un inspecteur, sous la direction duquel les travaux seront exécutés et dont les gages, n'excédant aps trois dollars par jour, seront payés par le pétitionnaire. Quand le pétitionnaire est une municipalité et que le croisement des fils est sur un chemin public sous sa juridiction, les gages de l'inspecteur seront payés par la compagnie du chemin de fer.

4*a*. Il ne sera pas nécessaire, toutefois, que le pétitionnaire donne d'avance un avis par écrit à la compagnie du chemin de fer, tel que ci-haut mentionné, quand ces travaux seront devenus nécessaires pour les réparations ou l'entretien de ces croisements à la suite de circonstances imprévues.

5. Quand les fils ou câbles à être érigés en travers de la voie du chemin de fer devront passer au-dessus, au-dessous ou paralellement à des fils déjà en position, aux points de croisement, soit en dedans ou en dehors de la travée qui traverse le chemin de fer, ou en dedans de la suivante, de chaque côté de la voie, le pétitionnaire devra prendre les précautions qui lui auront été suggérées comme nécessaires par l'ingénieur de la Commission.

6. Rien dans les présentes conditions ne pourra être préjudiciable ou empêcher à la compagnie propriétaire, exploitant ou utilisant le chemin de fer, d'adopter en aucun temps le pouvoir électrique ou autre force motrice, et mettre et maintenir au-

dessus, sur ou dessous l'emplacement de sa voie, tels poteaux, fils, câbles, tuyaux, conduits ou autres installations et accessoires qui lui seront nécessaires et propres aux fins de ces objets. Les obligations encourues pour l'enlèvement, le changement de place ou la construction des poteaux, fils, câbles ou autres installations et accessoires érigés par le pétitionnaire au-dessus ou au-desous de la voie du dit chemin de fer, rendus nécessaires par aucune des stipulations du présent article, seront déterminées par la Commission à la demande d'aucun des partis intéressés.

7. Toute différence entre le pétitionnaire et la dite compagnie concernant la manière dont les dits fils et câbles sont érigés, placés, maintenus, exploités ou réparés, devra être soumise à l'un des ingénieurs de la Commission, dont la décision sera finale.

8. Les fils ou câbles du pétitionnaire devront être érigés, placés et maintenus en travers du dit chemin de fer en conformité des devis approuvés par la Commission et d'après les spécifications y attachées. Si le devis et les spécifications ne concordent pas, ces dernières devront faire autorité, à moins qu'un avis spécifique du contraire en soit mentionné dans les ordres de la Commission.

9. Chaque fois qu'une ligne de chemin de fer doit être construite en dessus des lignes ou câbles d'une compagnie de télégraphe ou de téléphone, la construction de la compagnie de télégraphe ou de téléphone devra être faite en conformité des spécifications susdites, et tout changement nécessaire pour les rendre ainsi conformes devra être fait par la compagnie de télégraphe ou de téléphone aux frais et dépens de la compagnie du chemin de fer.

Croisements aériens.

Spécifications:—

A. Ecriteaux sur les poteaux.— Les poteaux, tours ou autres structures qui supportent ces fils de chaque côté et adjacents aux traverses de chemins de fer, doivent être munis d'écriteaux durables indiquant (a) le nom de la compagnie ou de la personne qui possède ou maintient le dit chemin de fer, et (b) le maximum de voltage entre les conducteurs; les indications sur ces écriteaux devront être parfaitement lisibles de terre.

B. Lignes séparées.—Il ne pourra pas être érigé ni maintenu sur le même plan vertical deux ou plusieurs lignes pour la transmission de l'énergie électrique. Le mot "lignes" tel qu'employé ici signifie la réunion des fils conducteurs et les poteaux, tours et structures qui les supportent.

C. Emplacement des poteaux, etc.—Les poteaux, tours et autres structures supportant les fils devront être placés, partout où la chose sera possible, à une distance de rail au moins égale à la hauteur des dits poteaux ou structures. Pour aucune considération les poteaux et autres structures supportant les fils ne devront être placés à une distance moindre que 12 pieds de la ligne principale, ou moins de 6 pieds du rail d'une voie d'évitement. Aux voies de garage pour le transbordement des marchandises, il faudra laisser un espace suffisant pour les véhicules.

D. Pose et force des poteaux.—Les poteaux qui ont moins de 50 pieds de hauteur devront être enfoncés à pas moins de 6 pieds de profondeur, et ceux ayant plus de 50 pieds de hauteur, dans sept pieds de terre forte. Les poteaux subissant un effort latéral devront être renforcés par des liens et des fils métalliques. Les poteaux devront avoir au moins 7 pouces de diamètre au sommet. Les poteaux en cèdre des montagnes devront avoir au moins huit pouces au sommet. Dans les terres meubles, les poteaux devront être enfoncés de manière à obtenir la même rigidité que celle spécifiée dans les spécifications susdites pour l'enfoncement des poteaux dans les terres fortes. Quand les croisements des fils s'opèrent dans une section du pays où des herbes ou autres matières combustibles peuvent prendre feu, les poteaux en bois devront être recouverts d'une substance quelconque non combustible, telle que du béton de deux pouces d'épaisseur au moins, partant de la base du poteau et jusqu'à une hauteur d'au moins cinq pieds au-dessus du niveau du sol. Les structures en bois devront avoir un facteur de sûreté de cinq.

E. Pose et force d'autres structures.—Les tours ou autres structures devront être solidement assujetties sur des fondations de pierre, de métal, de béton ou de pieux enfoncés. Les structures en métal ou en béton devront avoir un facteur de sûreté de 4.

F. Longueur des travées.—Les travées devront être aussi courtes que possible et en conformité des règlements pour la pose et l'emplacement des poteaux et des tours.

G. Accessoires de poteaux de bois pour le télégraphe ou le téléphone, ou lignes à tension faible.—Les poteaux de chaque côté de la voie doivent être munis de doubles croisillons, de trois pouces par quatre, chacun possédant des chevilles d'un pouce et un quart en bois dur cloués aux croisillons ou autre support plus fort avec des isoloirs convenables; les doubles croisillons devant être solidement attachés aux poteaux dans une mortaise et soutenus par une cheville de fer d'au moins ⅝ de pouce passant au travers du poteau; des croisillons portant plus de deux fils ou un câble devront être supportés par deux tiers de fer rigide ou de forts supports en bois attachés aux croissillons par des chevilles de ⅜ de pouce ou plus, et au poteau par des chevilles de ⅝ de pouces ou plus.

H. Accessoires de tous poteaux, tours ou autres structures.—Toutes les structures qui doivent supporter des fils devront être munies des accessoires que l'ingénieur de la Commission aura déclaré suffisants.

I. Appareils protecteurs.—Là où il y aura des doubles croisillons, un crochet en fer devra être solidement rivé à chaque extrémité, afin d'y suspendre les fils au cas où ils se détacheraient de l'isoloir.

J. Isoloirs.—Tous les fils ou conduites pour la transmission de l'énergie électrique en travers d'une voie ferrée doivent être supportés par et solidement attachés à des isoloirs convenables.

Les fils ou conducteurs dans les circuits de 10,000 volts ou plus doivent être soutenus par des isoloirs pouvant supporter la force de deux fois et demie le maximum de voltage qui peut être employé en temps ordinaire. Un affidavit décrivant les épreuves auxquelles les isoloirs ont été soumis, ainsi que les appareils qui ont servi aux dites épreuves devra être fourni par le pétitionnaire. Ces épreuves doivent être faites sur les points suivants:—

Ja. Epreuve d'éclatement.—Les isoloirs ayant été immergés dans l'eau durant une période de sept jours, seront, immédiatement après que sera terminé la dite épreuve, soumis durant cinq minutes à une puissance de deux fois et demie (2.5) le potentiel maximum de la ligne sur laquelle ils doivent être installés.

Jb. Epreuve de jaillissement d'étincelles.—Mentionnez le potentiel qui a été employé pour causer le sifflement de l'air ou le jaillissement d'étincelles sur la surface de l'isoloir entre le conducteur et le point de support de l'isoloir, alors que la surface était (1) sèche, et (2) mouillée.

K. Hauteur des fils. (a) Conducteurs à tension secondaire.—Le conducteur le plus bas ne doit pas être à moins de 25 pieds du bout du rail pour les travées jusqu'à 145 pieds; il faudra ajouter 2½ pieds de plus pour éviter les rails ou autres fils pour chaque 20 pieds ou fractions de 20 pieds de longueur additionnelle des travées. Les mots " basses tensions " sont employés ici pour signifier le télégraphe, le téléphone et autres installations à signaux, aussi bien que les conducteurs reliés au circuit local souterrain des transformateurs.

K*b.* Tous les conducteurs principaux, les secondaires souterrains et les alimentateurs principaux de chemin de fer doivent être maintenus à une hauteur d'au moins 30 pieds au-dessus des rails, excepté dans des cas spéciaux pour les fils de trolley.

K*c.* Les conducteurs à haute tension, ceux entre lesquels il est employé un potentiel de 10,000 volts ou plus, doivent être à au moins 35 pieds du niveau des rails.

L. Ecartements.—Des écartements sûrs entre tous les conducteurs devront être observés en tout temps. Partout où ce sera possible, les distances suivantes devront

exister: au moins 3 pieds d'écartement entre les lignes de tension secondaire; ou moins 5 pieds entre les fils à tension secondaire, entre les fils à tension principale ou secondaire souterrains et les alimentateurs de chemin de fer employant moins que 10,000 volts; et au moins dix pieds entre les fils à haute tension et autres lignes.

M. Fils de retenue.—Les fils de retenue aux traverses de chemins de fer doivent être au moins aussi forts que les fils en acier galvanisé de 7 torons n° 16 Stub, ou du type *New British Standard,* et sur le devis accompagnant la demande, ils devront être clairement indiqués comme fils de retenue. Un ou plusieurs isoloirs devront être ajoutés à tous les fils de retenue, le dernier à pas moins de 9 pieds du sol.

N. Fils et autres conducteurs: *Na.* Quand les fils aériens à tension secondaire pour téléphone, télégraphe, signaux et autres semblables sont tendus au-dessus d'un chemin de fer, les fils couvrant cette distance devront être en cuivre ou en acier recouvert de cuivre d'un calibre pas moindre que le n° 13 *New British Standard,* n° .092 de pouce de diamètre. Ces fils devront être attachés aux isoloirs par des fils en cuivre doux de pas moins de 20 pouces de longueur et du même diamètre que celui de la ligne.

Nb. Si on emploie le fil de fer galvanisé n° 9 B. W. G. dans un circuit, et où il n'y a aucun danger de détérioration par la fumée et autres gaz, l'on pourra se servir de ce fil au croisement du chemin de fer.

Nc. Quand les fils traversant une voie ferrée sont recouverts en caoutchouc, ils pourront être réunis en un seul câble en les tortillant ensemble ou les merlinant à tous les trois pouces, et le tout solidement attaché aux poteaux avec du merlin.

Nd. Les fils ou conducteurs pour la transmission de l'énergie électrique pour des fins autres que le télégraphe, le téléphone ou autres signaux à tension secondaire devront se composer d'au moins sept torons d'un matériel ayant une force de tension égale ou plus forte que le fil de cuivre dur du type n° 4 de Brown et Sharpe. Ces conducteurs doivent être maintenus au-dessus des fils à tension secondaire aux croisements, et ne doivent avoir ni joints ni soudures, et devront s'étendre au moins une pleine travée en dehors des poteaux ou des tours de chaque côté de la voie ferrée.

Ne. Les fils ou conducteurs sujets à une puissance de 10,000 volts ou plus devront être renforcés avec des crampons, des fourrures, des enveloppes ou autres protections près des isoloirs, à la satisfaction de l'ingénieur de la Commission.

Nf. Les conducteurs autres que ceux à tension secondaire devront avoir un facteur de sûreté de 2, lorsqu'ils seront recouverts d'une couche d'un pouce d'épaisseur de glace ou de verglas ou exposés à la pression d'un vent de 100 milles à l'heure.

O. Positions des fils.—Les fils ou conducteurs à bas potentiels doivent être érigés et maintenus en dessous de ceux de haut potentiels qui peuvent être attachés à ces mêmes poteaux ou tours.

P. Fils de trolley.—Les fils de trolley aux croisements de chemins de fer doivent être pourvus d'un protecteur de trolley arrangé de telle manière qu'il maintienne la roue de trolley ou autres appareils roulants ou glissants en contact électrique avec eux. Ces fils de trolley, protecteurs de trolley, ainsi que leurs supports, doivent être au moins à 22 pieds 6 pouces au-dessus des rails.

Q. Câble.—Les câbles doivent être suspendus à un fil équivalant au moins au fil en acier galvanisé de sept torons du calibre n° 13 de Stub ou *New British Standard.* S'il y a double croisillons, les fils de retenue devront être attachés à des crochets de ¾ de pouce en fer ou en métal plus résistant, ou lorsqu'ils sont assujettis aux poteaux à du fer malléable ou à un support plus fort boulonné à travers le poteau, le câble doit être attaché au fil de retenue par des anneaux de câble à un intervalle de pas moins de 20 pouces entre chacun. Les câbles isolés de caoutchouc de moins de ¾ de pouce de diamètre peuvent être supportés par un fil de pas moins de 7 torons du calibre n° 16 de Stub ou *New British Standard.* Le mot "câble" signifie ici un nombre de conducteurs isolés recouverts ou attachés ensemble.

Partie 2.—Croisements souterrains.

Conditions.

1. La ligne ou les lignes, le fil ou les fils devront traverser les voies ferrées en conformité des devis approuvés, et un tuyau ou des tuyaux, conduit ou conduits, devront, dans toute l'étendue de l'emplacement de la voie, y être installés à la profondeur désignée et devront être construits et maintenus selon les spécifications ci-énumérés.

2. Tous les travaux de construction et d'entretien de chaque tuyau et conduit, ainsi que la surveillance à y être exercée dans la suite, doivent être faits par, et tous les frais et déboursés encourus seront à la charge et payés par le pétitionnaire; mais il ne pourra être fait en aucun temps aucun travail qui pourrait obstruer, retarder ou en quelque manière que ce soit nuire au passage ou à la sûreté des trains, du trafic ou autres entreprises du dit chemin de fer.

3. Le pétitionnaire devra en tout temps maintenir chaque tuyau et conduit en bon état et condition, de sorte qu'en aucun temps aucun dommage ne soit causé à la compagnie du chemin, ou qu'aucune de ses voies n'en devienne obstruée, que l'utilité et la sûreté de ses fins ne soient attaquées, ou qu'elle ne puisse en aucune manière que ce soit se servir ou jouir pleinement de ses droits et privilèges.

4. Avant que tout travail pour pacer, enlever ou réparer un tuyau ou conduit soit commencé, le pétitionnaire devra donner un avis, par écrit, d'au moins soixante-douze heures à la compagnie du chemin de fer, accompagné d'un plan et profil de la partie du chemin concernée, montrant l'emplacement projeté pour y installer ces tuyaux ou conduits et la nature des travaux à y être exécutés, et la dite compagnie de chemin de fer pourra nommer un inspecteur qui verra à ce que le pétitionnaire, en exécutant ces dits travaux, se conforme en tout aux termes et conditions de cet ordre; les gages du dit inspecteur, à un taux n'excédant pas $3.00 par jour, seront à la charge du pétitionnaire. Lorsque le pétitionnaire est une municipalité et que ce croisement doit se faire sur une place publique sous sa juridiction, les gages de l'inspecteur seront à la charge de la compagnie de chemin de fer.

4*a*. Il ne sera pas nécessaire, toutefois, de donner à la compagnie l'avis par écrit ci-haut mentionné lorsque ces travaux de réparations ou d'entretien seront devenus nécessaires à cause d'un accident imprévu.

5. Le pétitionnaire devra en tout temps indemniser totalement la compagnie propriétaire, ou qui exploite ou utilise le dit chemin de fer, de toutes pertes, frais, dommages et déboursés encourus par elle par suite de dommages ou de blessures à la propriété ou aux personnes, causés par le fait que les dits tuyaux ou conduits ou travaux ou matériels n'auront pas été placés ou installés en conformité des termes et dispositions de ces conditions, ou même, ayant été construits et installés en conformité des dites conditions, ils n'auront pas été en tout temps maintenus et conservés en bon état et condition en conformité des termes et dispositions du dit ordre, ou de tous autres ordres de la Commission, aussi bien que de tout dommage ou blessure résultant de l'imprudence, de la négligence ou de l'ignorance d'aucun des employés ou agents du pétitionnaire.

6. Rien dans les présentes conditions ne pourra être préjudiciable ou empêchera la compagnie possédant, exploitant ou utilisant le dit chemin de fer, d'adopter en aucun temps le pouvoir électrique ou autre force motrice et de placer et maintenir, au-dessus, sur et au-dessous de son emplacement de voie, tels poteaux, fils, câbles, tuyaux, conduits ou autres installations et accessoires qui lui seront nécessaires et propres aux fins de ces objets. Les obligations encourues pour l'enlèvement, le changement de localité ou la construction des tuyaux, conduits, fils ou câbles érigés par le pétitionnaire, rendus nécessaires par aucune des stipulations mentionnées dans le présent paragraphe, seront déterminées par la Commission à la demande d'aucun des partis intéressés.

7. Tout différend survenu entre le pétitionnaire et la compagnie possédant, exploitant ou utilisant le dit chemin de fer sur la manière de placer tout tuyau ou sur la manière dont les travaux et accessoires seront maintenus, renouvelés ou réparés, devra être soumis à l'ingénieur de la Commission, dont la décision sera finale et liera les partis intéressés.

Croisements souterrains.

Spécifications:—

A.A. Conduit.—L'on pourra se servir de tuyaux en grès vitrifié, en bois créosoté, en métal ou en fibre.

B.B. Profondeur.—L'excavation devra être d'une profondeur suffisante pour permettre au lit du conduit d'être à au moins trois pieds plus bas que la surface de dessous des traverses du chemin de fer.

C.C. Mise en place.—Le conduit ou tube doit être placé sur une fondation de béton de 3 pouces d'épaisseur, mêlé dans la proportion de 1 de ciment, 3 de sable et 5 de pierre concassée ou gravier. Si l'on se sert de pierres, ces pierres devront être de telle grosseur qu'elles puissent passer dans le cercle d'un anneau d'un pouce de diamètre. Une fois que les tubes ont été placés, ils doivent être recouverts du même béton, au-dessus et de chaque côté par une couche de 3 pouces d'épaisseur.

Si la voie est construite sur une levée, l'on pourra y faire passer les tuyaux en travers.

D.D. Remplissage.—L'excavation doit être remplie lentement et bien foulée à la surface et sur les côtés.

E.E. Protection.—Le pétitionnaire devra en tout temps bien protéger les excavations.

Dans les cas de croisements de force motrice, la demande pour l'exploiter devra en être faite à la Commission après que les travaux seront terminés.

N° 11.—Croisements de tuyaux de drainage, d'aqueduc, à gaz, etc.—Article 250.

En faisant votre demande, envoyez au secrétaire de la Commission les plans et profils en triplicata. Les plans devront montrer la voie ou les voies à traverser. Les profils montreront les distances entre les tuyaux et la base du rail, les dimensions des tuyaux et de quels matériaux ils sont composés. Une copie des plans et profils devra être envoyée à la compagnie du chemin de fer, avec l'avis de la demande.

Tuyaux d'égout.

1. Les égouts en dessous des voies ferrées doivent être construits de briques pressées, posées avec du mortier de ciment, ou des tuyaux de grès vitrifiés ou en tout autre matériel que la Commission pourra de temps à autre ordonner. Si l'on se sert de tuyaux en grès, les joints devront être parfaitement remplis avec du mortier de ciment; et le tuyau en dessous de chaque voie et sur une distance de quatre pieds de chaque côté de la voie devra être noyé dans du béton de *quatre pouces d'épaisseur* en dessous et tout autour du dit tuyau.

Le dessus de l'égout (briques ou tuyaux) devra, là où il sera possible, être au-dessous de la ligne de congélation et à pas moins de quatre pieds au-dessous de la base des rails.

Tuyaux pour le gaz manufacturé.

3. Tous les tuyaux pour faire passer le gaz manufacturé en dessous d'une voie ferrée devront être du type des tuyaux à gaz et parfaitement bouchés aux joints; la surface devra être en dessous de la ligne de congélation et à pas moins de 4 pieds au-dessous de la base du rail.

Tuyaux pour l'huile et le gaz naturel.

4. Tous les tuyaux pour le passage de l'huile ou du gaz naturel au-dessous d'une voie ferrée doivent être en acier ou en fonte, ou en tout autre matériel que la Commission pourra ordonner de temps en temps, soumis à une pression de 1,000 livres au pouce carré si le dit tuyau à gaz ou tuyau principal doit être une ligne à haute pression; et de 300 livres au pouce carré si le dit tuyau à gaz ou tuyau principal doit être une ligne à basse pression; et les dits tuyaux pour l'huile ou le gaz naturel devront eux-mêmes être enfermés dans un autre tuyau de dimensions différentes et assez fort pour les protéger parfaitement; le dessus du grand tuyau devra se trouver en dessous de la ligne de congélation et à au moins 4 pieds en dessous de la base des rails.

5. Tous les travaux en rapport avec la pose, le maintien, le renouvellement et les réparations du dit tuyau ainsi que la surveillance à être exercée seront exécutés par. et tous les frais et dépenses ainsi encourus seront à la charge du pétitionnaire; mais aucun travail ne pourra être exécuté en aucun temps qui pourrait obstruer, retarder ou en quelque manière que ce soit nuire aux opérations des trains ou au trafic de la compagnie de chemin de fer ou autre compagnie exploitant le dit chemin de fer.

6. Le pétitionnaire devra en tout temps maintenir le dit tuyau en bon état de service et condition, afin qu'en aucun temps aucun dommage ne soit causé à la propriété de la compagnie du chemin de fer, ou que sa voie soit obstruée, ou que son utilité ou sécurité pour des fins de chemins de fer soient atténuée, ou que l'usage et la pleine jouissance comme ci-devant pour la compagnie de chemin de fer ou les autres compagnies en ayant l'usage ne soient en aucune manière gênées.

7. Avant de commencer aucun travail de pose, de renouvellement ou de réparation du dit tuyau, le pétitionnaire devra donner au surintendant local de la compagnie un avis par écrit d'au moins quarante-huit heures, afin que la compagnie puisse nommer un inspecteur qui verra à ce que les travaux soient exécutés sous tous rapports en conformité des règlements. Les gages du dit inspecteur, ne devant pas dépasser $3.20 par jour, devant être payés par le pétitionnaire, à moins que ce dernier soit une corporation municipale désirant poser des tuyaux sous une voie ferrée passant sur un chemin public ayant priorité sur les droits de la compagnie. Dans ce cas, la compagnie de chemin de fer devra payer les gages de son inspecteur.

8. Le pétitionnaire devra assumer et se rendre responsable de tous les risques d'accidents, de pertes, de blessures et de dommages de toute nature que ce soit qui pourraient survenir ou de quelque manière que ce soit, être causés par la négligence du pétitionnaire, ses employés ou agents dans la pose, l'exploitation, le renouvellement ou le réparation des dits tuyaux ou du manque de la part du pétitionnaire, de ses employés ou agents, d'avoir observé en tout temps et de s'être conformé pleinement et sous tous rapports aux termes et conditions de ces règlements.

9. Si un différend surgit entre le pétitionnaire et la compagnie de chemin de fer au sujet des termes et conditions de ces règlements, ou au sujet de la manière dont ces dits tuyaux sont posés, exploités, renouvelés ou réparés, ce différend doit être soumis à l'ingénieur de la Commission, dont la décision sera finale et liera tous les partis intéressés.

N° 12.—Croisements et travaux sur les eaux navigables, grèves, etc.—Article 233.

Quand l'emplacement et les plans généraux auront été soumis au département des Travaux publics et approuvés par le gouverneur général en conseil, envoyez au secrétaire de la Commission: une copie certifiée de l'arrêté du conseil, avec les plans et devis approuvés et certifiés—une copie de la lettre de demande, et deux des plans détaillés, profils, dessins et devis.

Les plans devront montrer le détails de la construction de jetées et de leurs fondations, ainsi que les détails de la superstructure, si le plan modèle n'en a pas encore été approuvé.

Le profil doit montrer les sections des rivières ou courants aux endroits des croisements à l'eau haute et à l'eau basse.

Le nom de la rivière ou du cours d'eau, ainsi que la longueur du pont, doivent être donnés.

Quand ces travaux auront été terminés, une demande doit être faite à la Commission pour permis d'exploitation.

N° 13.—Ponts, tunnels, viaducs, travaux sur chevalets, etc., emplacements de plus de 18 pieds.—Article 257.

(*a*) Doivent être construits ne conformité des devis et plans modèles approuvés par la Commission.

(*b*) Ou les détails, profils, dessins et devis qui peuvent être des imprimés bleus ou blancs ou des vues photographiques, doivent envoyés au secrétaire de la Commission pour être approuvés, etc., tout comme dans le n° 12.

Quand les travaux seront terminés, demande doit être faite à la Commission pour permis d'exploitation.

N° 14.—Terrains et bâtiments des gares.—Article 258.

Envoyez au secrétaire de la Commission:

Trois séries de plans montrant l'emplacement, les détails des bâtiments et les voies des gares.

La compagnie devra donner à la municipalité dans laquelle elle se propose d'ériger une gare, un avis de la demande, ainsi qu'une cope des plans, et fournir à la Commission la preuve que telle chose a été faite.

La première série appartiendra à la Commission.

La seconde doit être certifiée et retournée à la compagnie, avec une copie attestant qu'elle a été approuvée.

La troisième doit être certifiée et envoyée à la municipalité.

NOTE.—Si les plans approuvés, montrant l'emplacement, etc., d'une gare sont dans le dossier de la compagnie et que cette gare a été détruite par un incendie, une lettre de la compagnie à la Commission, annonçant que c'est son intention d'ériger une autre gare d'après les mêmes plans et sur le même emplacement que celle qui a été détruite, il ne sera pas nécessaire de faire de nouvaux plans et les faire approuver, à moins que les conditions locales aient changé à tel point depuis la construction de la première gare que les besoins du public exigent un local plus grand et un autre emplacement.

Notes générales.

Les plans (pour les numéros 2 à 6) doivent montrer l'emplacement de la voie, avec les longueurs de sections par mille, les noms des points terminus, les terrains de gares, les bornes de la propriété, les noms des propriétaires, l'étendue, la longueur et la profondeur des terrains à être achetés, en chiffres (tout changement de largeur devant être mentionné), les courbes, les directions, et en outre tous les canaux ouverts, cours d'eau, chemins publics et chemins de fer qui doivent être traversés ou qui seront affectés.

Si la compagnie a besoin à certains endroits d'un emplacement de voie de plus de 100 pieds en largeur pour ses pentes ou fossés latéraux, il sera nécessaire d'indiquer sur les plans les coupes transversales de l'emplacement de la voie, prises à chaque 100 pieds et s'étendant jusqu'aux limites de l'emplacement de voie projeté.

Les profils devront indiquer les inclinaisons, courbes, chemins publics, traverses de chemins de fer, canaux ouverts et cours d'eau, lesquels peuvent figurer sur le dos des plans mêmes.

Les livres de référence devront donner une description du terrain requis dans chaque lot qui doit être traversé, donnant le numéro du lot, l'étendue, la largeur et la profondeur du terrain à être pris, les noms des propriétaires et des occupants, autant que l'on pourra s'en assurer.

Tous les plans, profils et livres de référence doivent être datés et certifiés et signés par le président ou le gérant général, et aussi par l'ingénieur de la compagnie.

Les plans et profils que la Commission conservera doivent être tracés sur de la toile, et les copies retournées seront des imprimés bleus, blancs ou des vues photographiques.

Les profils, quand la chose sera possible, devront avoir pour base le niveau de la mer.

Tous les livres de reférence doivent être faits de papier fort et sous forme de livre avec couverture de papier. Fermés, ces livres devront autant que possible être de 7½ pouces par 7, ou le livre de référence peut être inscrit sur le dos du plan.

FORME DU LIVRE DE RENVOI.

Compagnie de chemin de fer...

Division ou province de................................Embranchement.............

Livre de renvoi aucompagnant le plan du tracé et indiquant les terrains à exproprier pour des fins de construction et d'exploitation de chemin de fer.

De la station à	Station.	Largeur de voie.	Propriétaire.			Partie de	Section ou lot.	Township, paroisse ou numéro de la réclamation.	Rang.	Superficie en acres.	Remarques.
					Milieu du livre ouvert.						

Système d'enclenchement.

Règlements quant à l'usage des signaux d'enclenchement et d'aiguillage et à la vitesse des trains sur les croisements à niveau et ponts tournants.

1. Dans leur position normale les signaux doivent indiquer le danger.

2. Lorsque le poteau éloigné du sémaphore indique précaution, le mécanicien en le dépassant doit être maître de sa machine et prêt à stopper avant d'atteindre le poteau de gare.

3. Lorsque le poteau de gare arbore le signal de danger, le train ne doit pas le dépasser.

4. Lorsque les signaux indiquent que la voie est libre sur un croisement à niveau, la vitesse des trains de voyageurs doit être réduite à trente-cinq milles à l'heure, et celle des trains de marchandises à vingt milles à l'heure, jusqu'à ce que le train entier ait dépassé le croisement.

5. Lorsque les signaux indiquent que la voie est libre sur un pont tournant, la vitesse des trains de voyageurs doit être réduite à vingt-cinq milles à l'heure, et

celle des trains de marchandises à quinze milles à l'heure, jusqu'à ce que le train entier ait passé.

Règles générales s'appliquant au système d'enclenchement et d'aiguillage aux passages à niveau et aux raccordements sur voies ferrées et ponts tournants.

Le système et la construction des signaux d'enclenchement et d'aiguillage en usage entre voies ferrées pour les croisements à niveau, les raccordements et les ponts tournants, doivent être conformes aux règles générales suivantes:—

1. Les points de déraillement devront être placés à au moins cinq cents pieds (500) du point d'intersection ou de contact des voies ou des extrémités des ponts tournants, à moins qu'il n'en soit autrement ordonné. Pour les voies simples, lorsque cela est possible, les points de déraillement doivent être en dedans de la courbe, et pour les voies doubles sur le rail extérieur des deux voies. Sur les voies doubles l'on exigera des appareils de déraillement à reculons.

2. Les poteaux de gare des sémaphores doivent être à cinquante-cinq pieds (55) au delà du point de déraillement, et la distance entre ces poteaux et les poteaux éloignés ne sera pas moindre que douze cents pieds (1,200), à moins qu'il n'en soit ordonné autrement.

3. Des contre-rails doivent être posés à l'extérieur du rail sur lequel est placé l'appareil de déraillement, ou à l'intérieur du rail opposé, et, depuis six pieds (6′) au moins, en avant du point de déraillement, se prolonger dans la direction du croisement, parallèlement à la voie, et fixés solidement à neuf pouces (9″) du rail sur une longueur de quatre cents pieds (400′). Le contre-rail, néanmoins, ne devra pas se trouver à moins de cents pieds (100′) du losange, du point d'intersection ou de l'extrémité du pont tournant.

4. La position normale de tous les signaux doit indiquer danger, les voies de déraillement doivent être ouvertes, et le système d'enclenchement disposé de telle sorte que le signaleur ne puisse pas donner d'indications contradictoires.

5. Les signaux seront donnés au moyen de sémaphores, et seulement par trois positions des bras; pendant la nuit, on se servira de lumières de couleurs.

6. L'appareil sera construit de telle sorte que tout ce qui pourra empêcher le fonctionnement du signal laissera ce dernier au point où l'indication sera la moins favorable.

7. Les sémaphores seront placés du côté où se tient le mécanicien sur une locomotive.

8. Lorsque l'on se sert d'appareils de levier à main, aux points d'aiguillage ou de déraillement sur les voies où les trains circulent à grande vitesse, ces appareils devront être placés en dehors des rails et fermés à clef, de même que les signaux indiquant la position; lorsque ceci est impraticable, on doit se servir de "facing point locks".

9. Le système d'enclenchement sera disposé de telle sorte qu'un signal de voie libre ne pourra pas être donné tant que les aiguilles de passage ou de déraillement, s'il y en a, sur des voies convergentes, ne seront pas dans leur position normale, et que les aiguilles de la première voie ne seront pas en position et enclenchées.

10. Sur les voies où les trains circulent à grande vitesse, les signaux seront donnés au moyen de sémaphores élevés, avec pas plus de trois bras par poteau. Les signaux près de terre seront employés sur les voies à petite vitesse, ou aux points de déraillement à reculons sur les voies doubles.

11. Les bras et les fanaux de tous les sémaphores éloignés doivent être à la vue du signaleur qui se tient dans la tour. Si, pour une raison quelconque, le bras ou la lumière d'un sémaphore ne peut être placé à la vue du signaleur, il faut installer dans la tour un avertisseur ou indicateur.

12. La compagnie peut exploiter les appareils d'enclenchements dès qu'ils sont complétés, mais tant que ces appareils n'auront pas été approuvés par une ordonnance de la Commission, tous les convois doivent stopper comme l'exige la loi des chemins de fer.

13. Une demande d'inspection des appareils d'enclenchement doit être présentée à la Commission; en faisant cette démarche on déposera un plan clairement tracé indiquant l'endroit du croisement, du raccordement ou du pont tournant, et la position des lignes mères, voies d'évitement, aiguilles, voies de garage, etc., dans les limites de l'enclenchement.

Les différentes voies doivent être indiquées par des lettres ou des chiffres, avec des explications sur leur emploi. On donnera la pente de chaque ligne mère ainsi que les numéros des signaux, des aiguilles et des appareils d'enclenchement, etc., correspondant aux leviers placés dans la tour.

Détails.

14. Le mécanisme sera du modèle des enclenchements, et les leviers seront numérotés de droite à gauche.

15. Chaque levier ne fera fonctionner qu'un seul signal.

Conduits.

16. On se servira de tuyaux ou conduits d'un pouce, en acier malléable ou fer forgé, pour les raccordements avec les aiguilles, voies de déraillement, rails mobiles, losanges, barres d'enclenchement, accouplements et signaux de gare.

(*a*) Les conduits seront droits autant que possible et placés à pas moins de quatre pieds (4) de la voie, sauf lorsqu'ils passent entre deux voies. Sur les travées tournantes et aux approches on les éloignera de la largeur de la voie autant que les circonstances le permettront.

(*b*) Les conduits seront appuyés sur des supports espacés de pas plus de sept pieds (7′).

(*c*) Les manchons sur les conduits seront placés à pas moins de douze pouces des supports, avec levier au centre.

(*d*) Les raccordements des tuyaux seront faits au moyen de manchons taraudés, et les joints bouchés et rivés, ou clavetés ou assujétis de quelque autre façon convenable.

Fils.

17. Les signaux seront actionnés par des fils métalliques, celui du mouvement d'arrière ayant deux pouces (2″) de jeu de plus que celui d'avant.

(*a*) Les fils seront appuyés sur des supports espacés de pas plus de quarante pieds (40′). Lorsque les fils passent près des conduits, les supports des premiers seront, si c'est possible, attachés aux supports des conduits. Lorsque les supports des fils seront fixés à des fondations indépendantes, ils seront placés à pas moins de six pieds (6) du rail le plus proche, si la chose est passible.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

APPENDICE I.

CATALOGUE DES LIVRES DE LA BIBLIOTHEQUE.

Abbott—Railway Law of Canada, 2 vols.
Abbott on Telephony, 6 vols.
Abbott—Electrical Transmission of Energy.
Ackworth—Elements of Railway Economics.
Actes du Canada et des Provinces non abrogés par les Statuts revisés, 1887.
Acts of the Provinces and of Canada not repealed by the Revised Statutes, 1887.
Act to Regulate Commerce, 1906.
Adams—The Block System.
Adams—Railroad Accidents.
Alberta Statutes, 1907-1909.
Allen—Telegraph Cases.
American Electrical Cases, 9 vols.
American and English Annotated Cases, 17 vols.; Digest, vols. 1-10.
American and English Encyclopedia of Law, 32 vols.; Supplement, vols. 3 et 4.
American and English Railroad Cases, Old Series, 61 vols.; Digest, vols. 1-35, 36-43; New Series, 59 vols.; Digest, vols. 1-23, 24-43, 44-53.
American Railway Reports, 21 vols. (vol. 1, Trueman; vols. 2, 3, 4 et 5, Mallory; 6, 7, 8 et 9, Shipman; 10 à 21, Ladd; Ladd comprend 20 et 21, Clemens.)
Anderson's Dictionary of Law.
Anderson's Index Digest of Interstate Commerce Laws.
Armstrong's Digest Nova Scotia Reports, 1 vol.
Ashe—Electric Railways.
Audette—Exchequer Court Practice.
Auditor General's Report, 1910.
Baldwin—American Railroad Law.
Barnes—Interstate Transportation.
Bartholomew—Air Brakes for Electrict Cars.
Beach's Law of Railways, 2 vols.
Beach—Monopolies and Industrial Trusts.
Beach's Annual Railway Digest, 1889.
Beal on Bailments.
Beal—Cardinal Rules of Legal Interpretation.
Beal & Wyman—Railroad Rate Regulation.
Beauchamp—Jurisprudence of the Privy Council.
Beaudry-Lacantinerie—Droit Civil.
Beavan & Walford Railway Cases.
Bell & Dunn's Practice Forms.
Beullac—Code de Procédure Civile.
Bigg's General Railway Acts.
Biggar—Municipal Manual.
Bird's Digest British Columbia Case Law.
Blakemore—The Abolition of Grade Crossings in Massachusetts.
Bligh's Ontario Law Index to 1900.
Bligh & Tood—Dominion Law Index.
Booth—Street Railways.
Bouvier's Law Dictionary.

Boyle and Waghorn—The Law and Practice of Compensation.
Boyle and Waghorn—The Law relating to Railway and Canal Traffic.
Brassey, Lord—Fifty Years of Progress and the New Fiscal Policy.
Brice—Tramways and Light Railways.
Brice—Ultra Vires.
British Columbia Reports, 14 vols.
British Columbia Laws, Consolidated, 1877.
British Columbia Statutes, 1872-1910; Revised Statutes, 1897.
Broom's Legal Maxims.
Browne—Law of Carriers.
Browne—The Law of Compensation.
Brown, Macnamara and Neville—English Railway and Canal Traffic Cases. 12 vols.
Browne's Practice Before the Railway Commissioners.
Browne and Theobald—Law of Railways.
Butterworth—Practice of the Railway and Canal Commission.
Butterworth—Railways and Canals.
Byer—Economics of Railway Operation.
California Railroad Commission Annual Report, 1908.
Calvert's Regulation of Commerce.
Canada Law Journal, vols. 41-46.
Canada and Newfoundland Gazetteer, 1909.
Canada—Statutes, 1867-1910; Revised Statutes, 1886 et 1906.
Canada Year Book, 1908-1909.
Canadian Annual Digest, 1896-1910.
Canadian Annual Review, 1906-1909.
Canadian Law Review, vols. 3-6.
Canadian Law Times, vols. 28-30.
Canadian Railways Cases, 10 vols.
Car Builders' Dictionary, 1906.
Carmichael's Law of the Telegraph, Telephone and Submarine Cable.
Cartwright on British North American Cases, 5 vols.
Cartwright's Canadian Law List, 1906-1910.
Century Dictionary and Cyclopedia, 10 vols.
Chambers—Parliamentary Guide, 1909.
Chitty's Archbold's Q.B. Practice, 2 vols.
Chitty's K.B. Forms, 1902.
Clarke et autres—The American Railway.
Clarke—State Railroad Commissions.
Clarke—Street Accident Law.
Clements—Canadian Constitution.
Clifton, E. C. and A. Grunaux—A new Dictionary of the French and English Languages.
Clifton and Grunaux—Technological Dictionary, English, German and French.
Clode—Rating of Railways.
Colson—Abrégé de la législation des Chemins de Fer et Tramways.
Congdon's Digest N.S. Reports.
Connecticut—Reports of Railroads, 1910.
Connors—Report of the Working of American Railways.
Constantineau on the De Facto Doctrine.
Cooley—Taxation.
Copnall—A practical Guide to the Administration of Highway Law.
Correspondence between Board of Agriculture and Fisheries and Raiway Companies of Great Britain.
Coutlee's Digest Supreme Court Reports.

Cowles—A General Freight and Passenger Post.
Croswell—The Law Relating to Electricity.
Currier—Railway Legislation of the Dominion of Canada, 1867-1905.
Cyclopedia of Law and Procedure, 36 vols; Annotations, 1907-1911.
Daggett—Railroad Reorganization.
Dale and Legmann's English Overruled Cases.
Daniell—Chancery Forms.
Darlington—Railway and Canal Traffic Acts.
Darlington—Railway Rates.
Daviel—Des Cours d'Eau.
Denton—Municipal Negligence (Highways).
Dewsnup—Railway Organization and Working.
Digest Canadian Case Law, 1901-1910.
Digest Ontario Case Law, 4 vols; Supplement, 1 vol.
Digest United States Supreme Court Reports, vols. 1-186, 1-206.
Directory of Railway Officials, 1904.
Dictionary of Altitudes in Canada, 1903.
Dictionnaire de la Langue Française, avec un Supplément d'Histoire et de Géographie; Littré et Beaujeu.
Dictionnaire Nouveau—Anglais-Français et Français-Anglais.
Digest American Reports.
Digest American and English Railroad Cases.
Disney—Carriage by Railway.
Dodd—Law of Light Railways.
Dorsey—English and American Railroads Compared.
Douglas—The Influence of the Railroads of the United States and Canada on the Mineral Industry, 1909-10.
Drinker—Interstate Commerce Act.
Duff on Merchants Bank and Railroad Bookkeeping.
Eaton—Railroad Operations; How to Know Them.
Edwards—Railway Nationalization.
Eddy on Combinations.
Electric Train Staff Catalogue. Union Switch and Signal Company; Swissvale, Pa.
iElliott on Railroads.
Elliott on Roads and Streets.
Encyclopedia Britannica.
Encyclopedia of the Laws of England.
Endlich on Statutes.
English Law Reports, série complète jusqu'à 1910.
English Reports (réimpressions), 112 vols.
English Ruling Cases.
Ewart's Digest Manitoba Law Reports.
Exchequer Court Reports.
Farnham's Waters and Water Rights.
Fotter—Carriers of Passengers.
Finch—Federol Anti-Trust Divisions.
Florida—13th Annual Report of the Railroad Commission.
Forney—Catechism of the Locomotive.
French—Report of Generol Sir John French, 1910.
Fry—Specific Performance.
Fuzier-Herman—Code Civil.
Fuzier-Herman—Répertoire du Droit Français.
Gazettteer of the Dominion of Canada.
Georgia Railroad Commission Annual Report, 1905-1909.

Gilbert—American Electrical Cases, 1902-1904, vol. 8.
Gillette—Hand Book of Cost Data.
Glen on Highways.
Gould on Waters.
Goodeve—Railway Passengers.
Gray—Communication by Telegraph.
Greene—Highways.
Grierson—Railway Rates, English and Foreign.
Hadley—Railway Transportation.
Hadley—Railway Working and Appliances.
Haines—American Railway Management.
Haines—Railway Corporations as Public Servants.
Haines—Restrictive Railway Legislation.
Hamilton—Railway and Other Accidents.
Hamilton—Railroad Laws of New York, 1906-1907.
Hamlin—Interstate Commerce Acts, Indexed and Digested.
Hardcastle's Statute Law.
Hatfield—Lectures on Commerce.
Hay, Jr.—The Law of Railway Accidents in Massachusetts.
Henderson—Ditches and Water Courses.
Hendrick—Railway Control by Commissions.
High on Injunctions.
Hodges on Railways, par J. M. Lely.
Hodgins—Dominion and Provincial Legislation.
Holmested and Langton—Ontario Judicature Act.
Holmested and Langton—Forms and Precedents.
Holt—Canadian Railway Law.
Hopkins—The Law of Personal Injuries.
Hudson—Compensation.
Hutchison's Carriers.
Hutchinson on Carriers, 2nd Ed., Mechem, 1891.
Illinois Railroad and Warehouse Commission, Annual Report, 1905-1909.
Illinois Railroad and Warehouse Commission, Special Report, 1902-1906.
Imperial Statutes, 1876.
Index of Cases Reported in Law Reports, 1905-1910.
Index to Law Times Reports, vols. 91-100.
Index to Quebec Official Reports.
Interstate Commerce Commission First Annual Report of the Statistics of Express Companies in the United States, 1909.
Interstate Commerce Reports, 19 vols.
Interstate Commerce Commission Reports, 5 vols.
Jevons—The State in Relation to Labour.
Johnson—American Railway Transportation.
Johnson and Huebner—Railroad Traffic and Rates.
Johnson—Ocean and Inland Water Transportation.
Jones—Telegraph and Telephone Companies (1906).
Joyce—Electric Law.
Judson—Interstate Commerce.
Kant's Index to Cases Judicially Noticed in the Law Reports.
Keasbey—Electric Ways.
Kerr—Injunctions.
Kirkman—The Science of Railways.
Lafleur—Conflict of Laws.

Lake—Conflict of Laws.
Lake—Report of Major General Sir P. H. N. Lake.
Langelier—Cours de Droit Civil.
Langelier—De la Preuve.
Langstroth and Stilz—Railway Co-operation.
Larombière.
Laurent—Droit Civil.
Law Times Reports, 102 vols.
Legal News, 20 vols.
Lefroy's Legislative Power in Canada.
Leggett—Bills of Lading.
Lewis—American Railroad and Corporation Reports.
Lewis—Eminent Domain.
Lewis' Sutherland—Statutory Construction.
Littré et Beaujeu—Dictionnaire de la Langue Française, avec un Supplément d'Histoire et de Géographie.
Louisiana Railroad Commission Annual Report, 1905.
Lovell's Compendium, 1907-1908.
Lower Canada Jurists.
Lower Canada Reports.
MacMillan and Gutches—Forest Products of Canada, 1908.
MacMurchy and Dennison—Canadian Railway Act (annoté).
MacMurchy and Dennison—Canadian Railway Cases.
MacMurchy and Dennison—Railway Law of Canada.
Macnamara—Law of Carriers.
Maine, Etat du—Commissioner of Highways, Fifth Annual Report, 1909.
Manitoba Law Reports, 19 vols.
Manitoba Statutes, 1871-1910—Revised Statutes, Manitoba, 1891.
Mann—Massachusetts Railroad and Railway Laws, 1908.
Massachusetts Board of Railroad Commissioners Report, 1871-1875.
Massachusetts—Annual Report of the Railroad Commissioners, 1909-1910.
Masters' Supreme Court Practice, 1908.
Mathieu—Code Civil de la Province de Québec.
Maxwell on Statutes.
Mayne on Damages.
McDermot—Railways.
McLean, S. J.—Georgian Bay Canal.
McPherson and Clarke—Law of Mines.
McPherson—Railroad Freight Rates in Relation to the Industry and Commerce of the United States.
McPherson—The Working of the Railroads.
Merritt—Federal Regulation of Railway Rates.
Mews' Digest of English Case Law—Suppléments annuels, 1898-1909.
Meyer—British State Telegraphs.
Meyer—Government Regulation of Railway Rates.
Meyer—Municipal Ownership in Great Britain.
Meyer—Public Ownership and the Telephone in Great Britain.
Meyer—Railway Legislation in the United States.
Michigan—Annual Report of the Commissioner of Railroads, 1904-1908.
Michigan—Railroad Laws, 1905-1907.
Mignault.
Minnesota—Annual Report of the Railroad and Warehouse Commission, 1891-1909.

Mississippi—Report of the Railroad Commissioners, 1903-1909.
Missouri—Report of the Railroad and Warehouse Commissioners, 1904-1905.
Montreal Directory, 1909-1911.
Montreal Law Reports, S. C., 7 vols.; Q. B., 7 vols.; Digest par Saint-Cyr.
Montreal Street Railway Company's Annual Report, 1909.
Moore on Carriers.
Morris—Railroad Administration.
Murray's English Dictionary.
Nebraska, Laws of, Relating to Railroads and other Common Carriers (Nebraska State Railway Commission).
Nellis—Street Railroad Accident Law.
Nellis—Street Service Railroads.
Nelson—The Anatomy of Railway Reports.
New Brunswick Equity Reports, 3 vols.
New Brunswick Reports, 38 vols.
New Brunswick Statutes, 1867-1910—Consolidated Statutes, 1877, 1903.
Newcombe—Railway Economics.
Newcombe—Work of the Interstate Commerce Commission.
New Jersey—Report of the Board of Railroad Commissioners, 1907, 1909.
New York Public Service Commission, Second District, Second Annual Report, 1908.
New York—Report of the Railroad Commissioners, 1902-1903.
Nichol—English Railway and Canal Cases.
Northwest Territories Ordinances, 1878-1905—Consolidated Ordinances, 1898; General Ordinances, 1905.
Nova Scotia Judicature Act, 1900.
Nova Scotia Reports, 43 vols.
Nova Scotia Statutes, 1865-1910—Revised Statutes, 1871-1884.
Noyes—American Railroad Rates.
Nutt—Technological Dictionary, French, German, English.
O'Brien Conveyancer.
Official Postal Guide of Canada, 1904-1906.
Oklahama. Report of the Corporation Commission, 1908.
Ontario Gazetteer and Business Directory, 1910-11.
Ontario Law Reports, Index of Cases, 1905-1906.
Ontario Railway Digest.
Ontario Railway and Municipal Board, 4th Annual Report, 1909.
Ontario and Upper Canada Reports, série complète jusqu'à la publication de Ontario Law Reports, vol. 21.
Ontario Statutes, 1867-1910. Revised Statutes, 1877, 1887 and 1897.
Oregon. Report Railroad Commission, 1909.
Ottawa Directory, 1908-1910.
Oxley's Light Railways.
Paine. The Law of Bailments.
Paish. The British Railway Position.
Parsons. The Heart of the Railroad Problem.
Parsons. Railway Companies and Passengers.
Patterson. Railway Accident Law.
Pennsylvania State Railroad Commission, 1909.
Pierce. Digest of Decisions under Act to Regulate Commerce, 1887-1908.
Piggott's Imperial Statutes (jusqu'à 1903).
Pollock. Bill of Lading Exceptions.
Poor's Manual of Railroads, 1905-1910.

Pratt. American Railways.
Pratt. German versus English Railways.
Pratt and Mackenzie. Highways.
Pratt. Railways and Their Rates.
Prentice. Federal Powers over Carriers and Corporations.
Prince Edward Island Reports.
Prince Edward Island Statutes, 1867-1910.
Québec. Complément des Statuts de 1888.
Québec Official Reports, S. C. 34 vols.; K. B. 18 vols.
Québec Public Utilities Commission Report (juillet 1910).
Québec Statutes, 1868-1910. Revised Statutes, 1888, Supplement, 1889.
Québec, Statuts, 1866-1909.
Québec, Statuts Refondus de la Province de Québec, 1888.
Railway Statistics of Canada, 1909.
Railways in the United States, 1902.
Railways & Canals Report, 1902-1909.
Railway Signal Association, 1909 Proceedings.
Ramsay & Morin Reports.
Rapalje's Digest of American Decisions and Reports.
Rapalje & Mack's Digest of Railway Law.
Ray. Negligence of Imposed Duties, Passenger Carriers.
Ray. Negligence of Imposed Duties, Freight Carriers.
Redfield. The Law of Railways.
Redman. Arbitration and Awards.
Redman. Law of Railway Carriers.
Reese on Ultra Vires.
Revue de Jurisprudence, 16 vols.
Revue Légale, ancienne série, 22 vols.; nouvelle série 16 vols.
Richards. Conservation of Men.
Richardson and Hook. American Street Railway Decisions.
Richards and Soper. Compensation.
Ripley. The Railroads and the People.
Ripley. Railway Problems.
Robertson. Tramways (3rd Edition of Sutton's Tramway Acts of the United Kingdom), 1903.
Robinson & Joseph's Law & Equity Digest.
Roscoe's Nisi Urius.
Ross. British Railways.
Rover. Railroads.
Russell. Arbitration.
Russell & Bayley. Indian Railways Act, 1890.
Russell's Equity.
Saskatchewan Reports.
Saskatchewan Statutes, 1906-1909.
Schouler. Bailments and Carriers.
Scott Automatic Block Signals.
Scott. Law of Telegraphs.
Scrutton. Charter parties and Bills of Lading.
Seton on Decrees.
Sirey. Code Civil.
Smith. The Organization of Ocean Commerce.
Snyder. American Railways as Investments.
Snyder. Annotated Interstate Commerce Act and Federal Anti-Trust Laws.

Sourdat.
South Carolina. 30th Annual Report of the Railroad Commission, 1908-1910.
Statistics of Railways in the United States, 1888-1909.
Statutes Relating to the City of Toronto, 1894.
Stephens. Digest of Railway Cases.
Stephens' Quebec Digest.
Stevens' Digest N.B. Reports.
Stewart. Index to Dominion and Provincial Statutes (jusqu'à 1902).
Stewart (jusqu'à 1909).
Stickney. The Railway Problem.
Streets. Foundations of Legal Liability.
Street Railway Reports.
Stroud's Judicial Dictionary.
Supreme Court of Canada Reports, 43 Vols.
Sutherland on Damages.
Talbot and Fort's English Citations, 1865-1890.
Taschereau. The Criminal Code.
Taschereau's. Thèse du Cas Fortuit.
Taylor on Evidence.
Temp. Wood. Manitoba Reports.
Territories Law Reports.
Texas. Report of the Railroad Commission, 1905-1908.
Thémis (La).
Théoret. Catalogue of Law Books Published in Canada, Great Britain, France and the United States.
Théoret. Code de Procédure Civile, Montréal.
Thompson. Law of Electricity.
Thornton. Railroad Fences and Private Crossings.
Tiedeman. Municipal Corporations in the United States.
Toronto Directory, 1906-1911.
United States Railways, 1902.
United States Army, Chief Engineer's Annual Report, 1894.
United States Railway Statistics, 1888-1909.
United States Supreme Court Reports, Law, Ed.
Universal Directory of Railway Officials, 1904.
Van Zile. Bailments and Carriers.
Vaughan. Index to the Railway Acts of Canada, 1898.
Vermont. 12th Biennial Report of Vermont Public Service Commission, 1910.
Virginia. Report of the State Corporation Commission, 1905-1909.
Waghorn. Traders and Railways.
Webb's Economics of Railroad Construction.
Websters' Collegiate Dictionary.
Weir's Assessment Law of Canada.
Weld. Private Freight Cars and American Railways.
Wellington. The Economic Theory of Railway.
Wellington. Economical Theory of Railway Location.
Weyl. Passenger Traffic of Railways.
Whittaker's Almanac, 1904.
Wigmore on Evidence.
Wilson. Mechanical Railway Signalling.
Wilson. Safety of British Railways.
Wisconsin. Report of the Railroad Commission, 1906-1909.
Woodfall. Railway and Canal Traffic.

Wood. Railway Law.
Words and Phrases Judicially Defined.
Yorke. Report on a visit to America.
Young's Admiralty. Nova Scotia Reports.
Yukon Territory Ordinances, 1903-1909.
Yukon Territory Consolidated Ordinances, 1902.

APPENDICE J.

RELEVÉ des demandes faites à la Commission en vertu des différents articles de la loi des chemins de fer pendant l'exercice clos le 31 mars 1911.

Révocation des ordonnances	Article 29	20
Statuts, règles et règlements	Articles 30-307-313-269	8
Travail le dimanche	Article 44	5
Prolongement des délais	Article 50	10
Tracé de la voie	Articles 157-168	138
Carte du tracé de la ligne	Article 157	22
Correction des plans	Article 162	5
Plan et profil de la ligne parachevée	Article 164	29
Déviation dans la ligne	Article 167	85
Mines et minéraux	Articles 169-171	1
Prise de possession et occupation des terrains	Articles 172-191	37
Appel à la cour suprême		6
Indemnités et dommages-intérêts	Articles 192-214	1
Embranchements de chemins de fer	Articles 221-226	333
Croisements et raccordements	Articles 227-229	118
Appareils d'enclenchement et de déraillement	Article 227	6
Croisement de voies publiques	Articles 235-243	661
Déviation de la voie publique	Article 237	57
Protection aux traversées à niveau	Article 243	281
Raccordements télégraphiques et téléphoniques	Article 245	23
Fils de télégraphe qui traversent le chemin de fer	Article 246	5
Fils de téléphones qui traversent le chemin de fer	Article 246	288
Fils métalliques de force motrice, etc., qui traversent le chemin de fer	Article 246	634
Conventions, téléphone	Article 248	61
Conduites d'eau	Article 250	127
Tuyaux à gaz	Article 250	75
Drains	Article 250	117
Ponceaux	Article 250	36
Passages de fermes	Articles 252-253	19
Garde-bestiaux	Articles 254-255	2
Clôtures des deux côtés de la voie	Article 254	4
Paraneiges	Articles 254-255	1
Construction, eaux navigables	Articles 230-234	6
Ponts	Articles 256-257	201
Tunnels	Articles 256-257	6
Gares et stations	Articles 258	100
Commodités et facilités aux gares, agents des agents des gares		26
Etat des remises à locomotives		1
Chemin de fer livré à la circulation	Article 261	40
Etat du chemin de fer	Article 262	14
Matériel roulant	Articles 264-268	23
Service des trains		11
Exploitation des trains	Article 269	3
Obstruction du trafic	Article 279	2
Aménagement pour transports	Article 284	10
Garnitures des pointes de croisements	Article 285	1
Avis des accidents	Articles 292-293	50
Achat de chemin de fer	Article 299	6
Règlement, taux des transports	Article 314	12
Egalité, taux des transports	Articles 315-320	3
Préférence indue, facilités des transports	Article 317	5
Changement de voies	Articles 317 et 334	4
Classification des marchandises	Article 321	16
Formules des tarifs	Articles 323-339	5
Rejet des tarifs	Article 323	3
Tarif fondamental régulateur pour les marchandises	Article 327	6
Tarif fondamental régulateur pour les voyageurs	Article 331	12

Fixation des taux		5
Tarifs spéciaux	Articles 328-332	3
Tarifs communs	Articles 335-336	5
Dispositions concernant les transports	Articles 340-342	29
Taux des messageries	Articles 348-354	1
Transport d'effets en messagerie	Article 352	1
Taxes de téléphone	Articles 355-360	7
Traités de fusion	Articles 361-363	8
Demandes de renseignements		316
Requêtes		64
Plaintes		573
Divers		130
Ordonnances générales de la Commission		...
Total		4,922

APPENDICE K.

Liste des causes en appel à la cour suprême depuis le 1er février 1904, jusqu'au 31 mars 1911.

1. Dossier 1114. *Montreal Terminal Railway vs* la Compagnie des Tramways de Montréal, passage de l'avenue Pie X. Appel d'un ordre du sous-commissaire en chef et du commissaire Mills sur une question de juridiction. Appel maintenu.

2. Dossier 1492. La Compagnie du chemin de fer de la Baie-James *vs* la Compagnie du Grand-Tronc, traversant le tronçon de la ligne de ceinture. Appel à la cour suprême sur une question de droit. Appel renvoyé.

3. Dossier 383. Le *Canada Atlantic Railway, l'Ottawa Electrict Railway* et la cité d'Ottawa *re* passage souterrain de la rue Bank. Appel de la Compagnie du chemin de fer Electrique d'Ottawa sur une question de droit. Appel renvoyé.

4. Dossier 588. *Re* Expropriation A. R. Williams de la gare Union de Toronto. Appel à la cour suprême, puis au Conseil Privé, en Angleterre, sur une question de juridiction. Appel renvoyé.

5. Dossier 1604. Cause 1309, Robinson *vs* la Compagnie du Grand-Tronc, taux de deux cents. Appel à la cour suprême, puis au Conseil Privé, sur une question de droit. Appel renvoyé.

6. Dossier 689. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien *vs* la Compagnie du Grand-Tronc *re* ligne d'embranchement, London, Ont. La Compagnie du Grand-Tronc en appel à la cour suprême sur une question de juridiction. Appel renvoyé.

7. Dossier 1680. *Essex Terminal* et *W. E. & L. S. R. R. Co., passage.* Township de Sandwich. Appel par la *Essex Terminal Railway Company* à la cour suprême sur une question de droit. Appel renvoyé.

8. Dossier 1497. T. D. Robinson et l'embranchement du chemin de fer Canadian-Northern à Winnipeg. Appel de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern à la cour suprême sur une question de juridiction. Appel renvoyé.

9. Dossier 9527. Tramways de Montréal *re* taux dans le quartier Mont-Royal. Appel de la Compagnie des Tramways de Montréal à la cour suprême du Canada sur une question de juridiction. Appel maintenu.

10. Dossier 8644. Cause 4719 *re* département de l'Agriculture, province de l'Ontario, et la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, gare de Vineland. Appel à la cour suprême par la Compagnie du Grand-Tronc, sur une question de juridiction. Appel renvoyé.

11. Cause 3322. *Re* Viaduc de Toronto. Appel de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à la cour suprême du Canada, sur une question de droit. Appel renvoyé.

12. Cause 4813. *Re* clôture et garde-bestiaux. Ordre n° 7473. Appel de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern à la cour suprême, sur une question de juridiction. Appel maintenu en partie.

13. Dossier 9351. Cause 4492. La cité de Toronto, les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien *re* billets de commutation. Cause exposée par mémoire à la cour suprême par la cité de Toronto sur une question de droit.

14. Dossier 5999. Cause 2545 *re* cité d'Ottawa et le comté de Carleton, viaduc sur le chemin de Richmond. Appel par le comté de Carleton sur une question de juridiction. Appel renvoyé.

15. Dossier 12079. La Compagnie du Grand-Tronc et l'embranchement de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, township de Scarboro. Appel

à la cour suprême par la Compagnie du Grand-Tronc, sur une question de juridiction. Appel renvoyé.

16. Dossier 7529. Cause 3269. La Compagnie du Grand-Tronc et la *British American Oil Company*. Tarif pour l'huile. Appel à la cour suprême par la Compagnie du Grand-Tronc sur une question de droit. Jugement réservé.

17. Dossier 1519. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc et Fort-William *re* emplacement. Appel à la cour suprême du Canada par la Compagnie du Grand-Tronc, sur une question de juridiction. Jugement réservé.

18. Dossier 11965. La Compagnie du chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto et Davy. Appel à la cour suprême par la Compagnie du chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto, sur une question de juridiction. Appel confirmé.

19. Dossier 9527. Tramway de Montréal *re* tarif quartier Mont-Royal. Appel par la Compagnie du chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal à la cour suprême du Canada sur une question de juridiction. Appel maintenu.

20. Dossier 10912. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, en vertu de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour traverser certaines rues de la cité de Prince-Albert, Sask., et Charles Macdonald. Pas entendue.

21. Dossier 16580. *Clover Bar Coal Co., Limited,* et Wm. Humberstone, la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc et la *Clover Bar Sand and Gravel Co.* Pas entendue.

22. Dossier 12682. Cause de tarif à Régina. Pas entendue.

Liste des causes appelées au Gouverneur en conseil depuis le 1er février 1904 jusqu'au 31 mars 1911.

1. Dossier 399. Chemin de fer de la Baie-de-Quinté traversant le Pacifique-Canadien à Tweed. Appel au Gouverneur en conseil par la Compagnie du chemin de fer de la Baie-de-Quinté. Ordre de la Commission renvoyé et le premier ordre du comité des chemins de fer maintenu.

2. Dossier 1455. La Compagnie du chemin de fer de la Baie-James *vs* la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc: croisement près de Beaverton. Appel de la Compagnie du chemin de fer de la Baie-James au Gouverneur en conseil. Appel renvoyé.

3. Dossier 1780. *Re* passages de rues à Chatham. Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc. Appel de la compagnie au Gouverneur en conseil. Appel renvoyé.

4. Dossier 12992. *Re* mouvement des trains du Pacifique-Canadien, en partant d'Ottawa, sur l'embranchehment de Maniwaki.

INDEX AUX JUGEMENTS RAPPORTES DANS L'APPENDICE "C".

PAGE.

STATISTIQUES DES TÉLÉPHONES

DU

DOMINION DU CANADA

POUR

L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN

1911

A. W. CAMPBELL,

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1912

[N° 20*d*—1912]

Au Feld-maréchal Son Altesse Royale le Prince ARTHUR WILLIAM PATRICK ALBERT, *Duc de Connaught et Strathearn, Comte de Sussex (dans la Pairie du Royaume-Uni), Prince du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, Duc de Saxe, Prince de Saxe-Cobourg et Gotha, Chevalier de l'Ordre très illustre de la Jarretière, Chevalier de l'Ordre très ancien et très illustre de Saint-André, Chevalier de l'Ordre très illustre de Saint-Patrice, Membre du très Honorable Conseil Privé; Grand Maître de l'Ordre très honorable du Bain: Chevalier Grand Commandeur de l'Ordre très distingué de l'Etoile de l'Inde, Chevalier Grand-Croix de l'Ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-Georges, Chevalier Grand Commandeur de l'Ordre très éminent de l'Empire de l'Inde, Chevalier Grand-Croix de l'Ordre Royal de Victoria: Aide-de-camp particulier de Sa Majesté le roi: Gouverneur Général et Généralissime du Canada.*

PLAISE À VOTRE ALTESSE ROYALE :

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Altesse Royale le rapport annuel du contrôleur des statistiques relativement aux affaires des téléphones dans le Dominion du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1911.

F. COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

A l'honorable F. Cochrane,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre le premier rapport annuel du contrôleur des statistiques relativement aux affaires du téléphone du dominion du Canada, pour l'exercice clos le 30 juin 1911.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. W. CAMPBELL,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

BUREAU DU CONTROLEUR DES STATISTIQUES.

OTTAWA, 15 janvier 1912.

M. A. W. CAMPBELL, I. C.
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-jointes les statistiques des téléphones pour l'exercice clos le 30 juin 1911.

Ce rapport est mon premier rapport relativement aux affaires du téléphone au Canada, et vous comprendrez sans peine que les renseignemeuts statistiques qui suivent n'ont pas été faciles à obtenir. Il y a eu bien des difficultés à surmonter. D'abord il n'existait pas de classification des comptes de téléphone sur laquelle on pût baser les relevés du département. Ce travail plutôt important et fondamental a dû être fait dans ce bureau. Alors, quand les formules de rapports ont été expédiées au dehors elles n'ont pas été comprises par un grand nombre des compagnies plus petites. Il a fallu des explications. Il en est aussi résulté de la confusion entre les rapports à faire à ce ministère et quelques-uns de ceux qui étaient destinés aux gouvernements provinciaux. Dans ces conditions il est inévitable qu'il se soit produit des retards et des échecs partiels à certains égards. Mais l'expérience gagnée par ce travail préliminaire ne saurait manquer d'être utile, et pour l'avenir il ne saurait y avoir de difficulté particulière à recueillir la statistique satisfaisante et complète.

Les relevés vont se simplifier avec le temps. Une grande proportion des compagnies de téléphone qui font des affaires par tout le dominion soit sans officiers rénumérés ou sans méthode analythique de comptabilité. Leur recette provient d'une ou de deux sources, et leurs déboursés sont compris dans quelques articles. Ceci ne fait que créer une confusion inutile quand on leur met sous les yeux une demande de détails plus ou moins élaborés. En termes généraux, tout en conservant sans la changer la base générale des rapports adoptés pour 1911, il est question de faire des changements qui seront acceptables pour les petites organisations.

L'objet qu'on avait en vue était d'obtenir des renseignements qui pussent indiquer d'une façon raisonnable et en résumé l'étendue et le caractère des affaires du téléphone dans le dominion. Les relevés provenant du ministère demandaient en conséquence, des faits relativement à l'organisation

Au capital engagé.
Aux recettes de l'exploitation.
Aux frais d'exploitation.
Au matériel.
Aux redevances prélevées.
Aux employés.

Des renseignements complets n'ont pu être obtenus ; mais il fallait peut être s'attendre à cela au début. Quelques compagnies ont entièrement omis de faire rapport tandis que d'autres ont expédié des relevés qui étaient incomplets. On peut cependant dire que les données réunies établissent une base assez satisfaisante sur laquelle on peut s'appuyer pour l'avenir. Les difficultés inséparables d'un travail de début de cette nature, ne sont, paraît-il, pas destinées à se continuer.

NOMBRE DES COMPAGNIES.—

Il est tout à fait impossible de dire combien de diverses compagnies de téléphone étaient en exploitation au Canada le 30 juin dernier. Il n'y avait pas de source où l'on pût en puiser une liste complète. Cependant, 537 organisations en tout ont transmis des rapports.

Elles se divisent ainsi qu'il suit :

Province.	Organisations gouvernementales.	Organisations municipales.	Sociétés par actions.	Sociétés mutuelles.	Sociétés.	Entreprises privées.	Total.
Ontario	....	21	115	90	18	75	319
Québec	....	....	22	5	....	5	32
Nouveau-Brunswick	....	....	14	....	....	2	16
Nouvelle-Ecosse	....	....	14	....	....	....	14
Alberta	1	1	2	....	....	....	4
Saskatchewan	1	2	135	5	....	....	143
Manitoba	1	1	....	1	....	....	3
Colombie-Britannique	....	....	5	....	....	....	5
Ile-du-Prince-Edouard	....	....	1	....	....	....	1
Total	3	25	308	101	18	82	537

Il importe à cet endroit-ci de faire un court exposé relatif au développement de ces compagnies de téléphone.

On observera que dans trois des provinces—le Manitoba, l'Alberta et la Saskatchewan les gouvernements provinciaux ont, jusqu'à un certain point assumé les opérations des téléphones. Dans l'Alberta et le Manitoba, virtuellement toutes les organisations distinctes qui existaient à une certaine époque ont été fusionnées sous le contrôle du gouvernement. Dans la Saskatchewan le procédé de l'absorption est en voie, mais il restait le 30 juin 1912, 142 unités qui reposaient sur un pied indépendant. Les rapports reçus sembleraient pourtant indiquer que l'on compte qu'un grand nombre de ces organisations vont passer aux mains de le province au cours de l'année courante.

Des installations de téléphone ont été exploitées par 25 municipalités dont 21 dans l'Ontario, deux, dans la Saskatchewan, et une dans chacune des deux provinces de l'Alberta et du Manitoba.

Les compagnies organisées en actions se sont élevées à 321. La très grande majorité de ces compagnies sont classifiées comme compagnies "rurales". La capitalisation de ces compagnies territoriales est relativement petite dans chaque cas. Ces compagnies se sont virtuellement développées depuis dix ans, et les rapports qui sont tombés sous mes yeux indiquent qu'elles se multiplient et se développent avec une rapidité marquée. Invariablement elles ont une organisation simple et peu coûteuse. Elles ont été outillées au coût le moins élevé possible. Elles représentent les lignes que l'on appelle les lignes de parti ("party lines") qui est un terme dont on se sert pour désigner ces lignes de fil métallique auxquelles sont rattachés deux ou plusieurs instruments reliés aux circuits métalliques qui servent à un seul abonné.

Les lignes mutuelles, de société et les lignes particulières dont 183 ont fait des rapports, ne sont qu'une variante du réseau des téléphones territoriaux. Dans le cas des compagnies mutuelles, un certain nombre d'individus se sont réunis pour construire et mettre en service une ligne destinée à leur usage particulier. Ils font le travail requis par contribution, et versent à parts égales le coût de l'installation. Ils n'émettent pas de capital social, et à la fin de l'année les frais d'exploitation sont distribués entre

tous les propriétaires. Les compagnies en société sont celles où deux ou trois personnes ou plusieurs s'unissent pour construire et exploiter un réseau de téléphone à titre d'entreprise.

Les lignes particulières sont habituellement possédées par des individus ou des institutions mercantiles auxquels se rattache un nombre déterminé d'abonnés ; bien qu'il y ait des cas où le développement de cette façon a assumé des proportions relativement grandes.

Il n'appartient pas au statisticien de faire des commentaires sur l'aspect social du développement des téléphones territoriaux ou "ruraux", surtout dans les districts des prairies de l'ouest, non plus que de discuter les avantages commerciaux qui se sont produits, mais cela est évidemment important aux deux points de vue.

CAPITAL ET COUT.

Le passif du capital dont il a été fait rapport s'élève à $40,043,982.29 répartis ainsi qu'il suit :

Actions	$ 21,527,374 55
Dette consolidée	18,516,607 74
Total	$ 40,043,982 29

La capitalisation qui précède est répartie par provinces ainsi qu'il suit :

Province.	Actions.	Dette consolidée.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario	1,202,240 20	553,388 16	1,755,628 36
Québec	13,542,964 00	5,438,666 37	18,981,630 37
Nouveau-Brunswick	1,210,156 00	103,625 00	1,313,781 00
Nouvelle-Ecosse	2,597,380 00	....	2,597,380 00
Alberta	94,800 00	2,338,001 84	2,432,801 84
Saskatchewan	266,585 00	1,692,926 37	1,959,511 37
Manitoba	....	8,315,000 00	8,315,000 00
Colombie-Britannique	2,513,249 35	10,000 00	2,523,249 35
Ile-du-Prince-Edouard	100,000 00	65,000 00	165,000 00
Total	21,527,374 55	18,516,607 74	40,043,982 29

On observera que la capitalisation la plus élevée dans n'importe quelle province se produit dans Québec. L'Ontario, bien qu'elle se serve considérablement de téléphones, occupe une position relativement inférieure. Cela provient de ce que les opérations de la Compagnie de téléphone Bell, dont le siège est à Montréal, s'étendent aux deux provinces ; mais le passif en capital figure entièrement dans la colonne de Québec.

Avec 302,759 téléphones en usage, le passif en capital dont il a été fait rapport s'est élevé à $132.26 par instrument.

Le coût de l'installation des téléphones et des liens dans le Dominion, autant qu'il a été possible de s'en assurer d'une manière définie, a été de $34,737,529.95, chiffres qui est considérablement inférieur à celui de la capitalisation. Cette différence, cependant, fait plus que s'expliquer par le rapport fait par le gouvernement du Manitoba qui s'est surtout borné au relevé des obligations en cours. Si l'on prend les divers réseaux de téléphone de cette province, le gouvernement ne paraît pas avoir atteint le chiffre du coût encouru par les propriétaires originaires.

Vû que le coût des biens de la compagnie de téléphone Bell paraît dans la colonne de Québec, pour les raisons énoncées plus haut, il est évident que les $2,282,058.67 qui figurent dans la colonne de l'Ontario représentent le coût attribuable aux réseaux ruraux et municipaux de cette province.

RECETTES ET FRAIS D'EXPLOITATION.

Des difficultés considérables se sont produites pour l'obtention des compagnies rurales du relevé des recettes et des frais d'exploitations et les renseignements sur ces deux points ne sont pas tout à fait complets. Les exigences de la réquisition du ministère n'étaient ni compliquées ni multiples ; cependant cela ne les a pas empêchées dans bien des cas d'être mal comprises. Autant que possible, ces lacunes ont été comblées par des rapports supplémentaires, et l'on croit qu'il ne se produira à l'avenir que peu de difficulté à cet égard.

Les recettes brutes dont il a été fait rapport se sont élevées à $10,068,220.03, et les frais d'exploitation, à $6,979,045.06. La proportion des frais d'exploitation avec les recettes brutes a été de 69·32. Les recettes nettes, ou la différence immédiate entre les recettes brutes et les frais d'exploitation—sans tenir compte des déductions qu'il faut faire pour l'intérêt ou le passif des obligations, les taxes, etc.—ont atteint le chiffre de $3,089,174.97.

Il est question de dresser pour l'année courante une feuille de bilan, assez simple de caractère pour que les secrétaires des petites compagnies, bien que n'étant pas au courant des méthodes de comptabilité, n'en soient pas embarrassés. En traitant pour la première fois les comptes soumis au ministère, il n'a pas été possible d'élaborer un état qui pût démontrer exactement la balance disponible sur les recettes de l'année pour les dividendes et les améliorations.

Les recettes et les frais d'exploitation des compagnies qui ont fait des rapports sont donnés dans un tableau joint à la présente analyse d'introduction. A cause du manque d'uniformité dans les rapports faits, on a jugé qu'il était à propos de ne publier que les chiffres totaux pour 1911. On verra, si l'on se reporte au tableau indiqué, que les réseaux ruraux ont été exploités moyennant une dépense relativement peu élevée.

Les recettes brutes ont atteint le chiffre de $33.25 par instrument, soit $14.64 par mille de ligne de fil métallique.

Les frais d'exploitation se sont élevés à $23.05 par instrument, soit à $10.15 par mille de ligne de fil métallique.

Les recettes et les frais d'exploitation ont été répartis entre les provinces ainsi qu'il suit :

Province.	Recettes.	Frais d'exploitation.
	$ c.	$ c.
Ontario	473,992 88	219,102 22
Québec	6,127,055 81	4,136,083 27
Nouveau-Brunswick	318,992 01	195,155 89
Nouvelle-Ecosse	415,154 34	313,854 35
Alberta	439,846 10	250,707 48
Saskatchewan	279,559 29	162,348 34
Manitoba	1,123,446 62	1,032,034 36
Colombie-Britannique	856,570 72	643,438 34
Ile-du-Prince-Edouard	33,602 26	26,320 81
Total	10,068,220 03	6,979,045 06

On a trouvé qu'il était impossible de faire une analyse raisonnable des recettes et des frais d'exploitation par compagnie. Les réseaux ruraux, par exemple, ne sont point exploités sur une base uniforme. Dans quelques cas, la méthode adoptée a été d'attri-

buer à chacun des membres de l'organisation sa part des frais d'exploitation pour l'année, et d'établir de cette façon le balancement des comptes.

Dans d'autres cas, un prix déterminé pour le service téléphonique a été établi ; et la balance entre la recette et le déboursé a été portée au crédit du pays. Dans un nombre encore considérable d'autres cas, le plan suivi a été de construire et d'équiper la ligne et de transmettre la tâche de l'exploitation à l'une des compagnies plus importantes. Pour ce service d'exploitation un prix déterminé par abonné a été imposé. La situation s'est ultérieurement compliquée du fait que, dans d'autres cas, la compagnie locale a loué une certaine longueur de fil de l'une des compagnies plus importantes, y a installé ses propres instruments, a administré son propre bureau central et a défrayé le coup de l'exploitation en réclamant à chacun de ses membres une somme déterminée. Ce point de vue de la question sera ultérieurement traité sous la rubrique de "tarifs et péages."

MATÉRIEL.

Le matériel des compagnies en 1911 a été représenté par 687,728·50, milles de fil métallique et 302,759 instruments téléphoniques.

La longueur du fil métallique a été répartie ainsi qu'il suit : ligne urbaine 576,-712·75, et ligne rurale, 111.015·75.

Par province la longueur de la ligne téléphonique a été répartie ainsi qu'il suit :

Province.	Ligne urbaine	Ligne territoriale ou rurale.	Total.
	Miles.	Miles.	Miles.
Ontario	9,563·25	29,098·00	38,661·25
Québec	458,166·00	17,781·25	475,947·25
Nouveau-Brunswick	13,725·50	7,107·00	20,832·50
Novelle-Ecosse	1,155·50	22,718·25	23,873·75
Alberta	20,165·50	151·00	20,316·50
Saskatchewan	18,122·00	9,253·25	27,375·25
Manitoba	22·00	18,593·00	18,615·00
Colombie-Britannique	54,793·00	5,064·00	59,857·00
Ile-du-Prince-Edouard	1,000·00	1,250·00	2,250·00
Total	576,712·75	111,015·75	687,728·50

Deux explications paraissent nécessaires : d'abord l'étendue de la ligne téléphonique attribuée à Québec est la ligne téléphonique du réseau du téléphone Bell qui s'étend à tous les principaux centres de l'Ontario. Ensuite le rapport du gouvernement du Manitoba n'a fait aucune distinction entre les lignes urbaines et les lignes rurales, et la somme totale a été portée au compte des lignes rurales. On compte avec confiance que le règlement conclu va être fait pour l'année courante.

La longueur des lignes téléphoniques tant urbaines que rurales a été répartie en classes ainsi qu'il suit :

——	Urbaine.	Territoriale.
	Milles.	Milles.
Ligne galvanisée	140,734·00	82,847·75
Ligne de cuivre	1,926·75	16,334·25
Câble—aérien	192,058·00	6,507·25
" souterrain	240,118·00	5,182·00
" sous-marin	1,867·00	45·00

La ligne téléphonique à grande distance a été d'une étendue de 94,750·50, répartie entre les provinces ainsi qu'il suit :

Ontario	1,632·00
Québec	61,086·00
Nouveau-Brunswick	6,374·00
Nouvelle-Ecosse	6,055·00
Alberta	6,700·00
Saskatchewan	5,013·50
Manitoba	5,926·00
Colombie-Britannique	1,314·00
Ile-du-Prince Edouard	650·00
Total de la longue distance	94,750·50

La seule forme d'assistance donnée aux compagnies de téléphone dont il a été possible d'obtenir des renseignements déterminés avait rapport au matériel. Le gouvernement de la Saskatchewan, sous l'autorité d'une loi passée en juin 1908, s'est chargé de fournir les poteaux pour les lignes rurales.

Ainsi qu'il a été dit le nombre des téléphones en usage s'est élevé en tout à 302,759. Sur ce nombre, 174,994 ont été mis en service par l'énergie centrale, et 127,765 par l'énergie magnétique. Les téléphones d'énergie centrale sont ceux qui sont populairement connus sous le nom de téléphones automatiques. Le seul enlèvement du recepteur de son crochet informe la station centrale. Les instruments à force magnétique sont mis en opération par la rotation d'une petite poignée du côté droit, et ce sont les téléphones qui sont invariablement en usage dans les organisations rurales et dans les petites sociétés. A la lumière de cette courte explication, le relevé qui suit relativement au nombre des téléphones en usage le 30 juin dernier se comprendra :—

Province.	Energie centrale.	Energie magnétique.	Total.
Ontario	2,265	37,368	39,633
Québec	133,435	24,565	158,000
Nouveau-Brunswick	6,547	4,541	11,088
Nouvelle-Ecosse	7,579	4,630	12,209
Alberta	6,983	7,441	14,424
Saskatchewan	386	8,666	9,052
Manitoba		33,881	33,881
Colombie-Britannique	17,799	5,662	23,461
Ile-du-Prince-Edouard		1,011	1,011
Total	174,994	127,765	302,759

Il faut comprendre que les chiffres relatifs au Manitoba n'ont pas été répartis dans le rapport du gouvernement provincial et qu'il a fallu les placer dans une colonne ou dans l'autre. Ils ont été mis sous la rubrique de l'énergie magnétique simplement parce que les lignes avaient été classées comme lignes rurales, pour la raison énoncée dans le paragraphe qui précède.

EMPLOYES.

Le nombre total des employés dont il a été fait rapport a été de 10,425, auxquels a été versée en rémunération la somme de $915,636.14. Cette somme a été égale à 13·1 des frais d'exploitation, ce qui semblerait indiquer que la proportion de la main-d'œuvre comprise dans le coût de l'exploitation des téléphones est relativement peu élevée. Il faut cependant, se rappeler que la majorité des organisations territoriales n'emploie pas d'opérateurs ni de réparateurs. Les liaisons sont habituellement faites par quelqu'un

qui reçoit pour ce travail l'usage gratuit d'un téléphone, et les réparations sont effectuées par un ou par plusieurs ouvriers engagés temporairement pour cette fin.

Le nombre des employés et le compte de leur solde ont été répartis entre les provinces ainsi qu'il suit :

Province.	Nombre.	Rétribution.
		$ c.
Ontario	729	168,532 38
Québec	7,443	312,835 95
Nouveau-Brunswick	303	105,030 05
Nouvelle-Ecosse	315	86,888 80
Alberta	46	21,526 35
Saskatchewan	115	12,061 18
Manitoba	655	200,869 50
Colombie-Britannique	819	7,891 93
Total	10,425	915,636 14

Les rapports de l'Ile-du-Prince-Edouard et du gouvernement de la Saskatchewan ne donnaient pas de renseignements relativement aux employés, ce qui a évidemment été un oubli. La situation relativement à l'Ontario et à Québec doit être interprétée à la lumière de ce qui a été dit au sujet de la compagnie de téléphone Bell.

TARIFS, PÉAGES ET LOYERS.

Des efforts ont été faits pour l'obtention de données qui, on l'a espéré, permissent de faire l'analyse des tarifs et des péages par tout le Dominion ; mais les renseignements obtenus n'ont pas pu être classifiés. On n'a pas trouvé possible d'établir même un prix maximum ou minimum par province pour l'usage du téléphone. Les variations et les conditions de qualité étaient trop grandes. Dans ces conditions on a compris que, s'il était impossible de faire une classification raisonnable et intelligente des divers péages et des loyers dont il a été fait rapport, il valait mieux ne pas affronter la tâche. Il reste à savoir si, oui ou non, les détails que nous avons peuvent être analysés de façon à faire partie du rapport de l'année prochaine. Assurément ils ne peuvent être mis dans une forme qui puisse convenir aux fins du présent rapport. Ceci est un désappointement ; mais est presque inévitable dans les circonstances qui entourent ce rapport préliminaire.

CONCLUSIONS.

On doit considérer comme un encouragement que des rapports aient été reçus de 537 organisations téléphoniques diverses, vu les nombreux obstacles qu'il a fallu surmonter pour réunir les données destinées à ce premier rapport. L'avis donné aux employés qui ont fait les rapports était insuffisant, et il n'y a pas eu assez de temps pour faire une correspondance explicative complète. Le travail accompli a cependant été d'un caractère de formation, et sans aucun doute il a pavé le chemin qui doit nous conduire pour l'avenir à un résultat sans soubre-sauts et à une plus grande somme de succès.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. L. PAYNE,

Contrôleur des statistiques.

RELEVÉ du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation du matériel, des employés, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital social.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Matériel-fils. * Urbain. Fil simple. Galvanisé.	Cuivre.
Québec.	*Québec.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	milles	milles
Arundel Tel. Co.	Arundel	1,650 00	600 00	700 00	685 00	321 25	....	....
Cie. du téléphone Bell du Canada, Ltée	Montréal	12,500,000 00	4,899,000 00	21,251,370 03	5,968,932 85	4,023,262 97	99,570	....
Cie. du téléphone de la Beauce	Beauceville	1,000 00	10,000 00	68,672 00	13,168 00	9,498 00	....	....
Cie. canadienne de téléphone	Sawyerville	10,000 00	2,000 00	25,000 00	10,984 76	8,051 21	....	....
Cie. de téléphone de Chicoutimi et Saguenay	Murray Bay	40,000 00	17,500 00	58,350 00	7,669 56	3,707 37	170	110
Cie. de téléphone de Chateau Richer	Chateau Richer	....	....	....	75 00	25 00	....	....
Cie. de téléphone de Wakefield-Est	Poltimore	2,500 00	....	2,500 00	558 00	108 50	....	....
Cie. de téléphone fédérale, Ltée	Montréal	28,185 00	....	....	269 62	28 18	....	....
Syndicat de téléphone des cultivateurs	Bedford	704 00	....	704 00	....	....	....	....
Cie. de téléphone E. J. Graham	Buckingham	....	....	....	....	....	....	....
Association de téléphone rural de Geneva	Geneva	....	....	700 00	....	75 00	....	....
Cie. de téléphone de Kamouraska	Fraserville	141,250 00	89,500 00	198,403 37	18,769 58	12,478 14	....	....
Cie. de téléphone Mont-Royal	Montréal	....	....	19,000 00	1,980 00	1,874 00	21½	....
Cie. de téléphone des Marchands de Montréal	Montréal	61,100 00	175,001 57	235,700 00	22,235 00	24,354 50	800	....
Cie. de téléphone du peuple de Mégantic	Rectory Hill	....	....	30,000 00	3,480 00	2,132 50	....	....
Cie. nationale de téléphone	Lévis	609,400 00	118,839 00	616,504 51	41,500 00	22,933 50	3,416	854
Ligne particulière du révd. G. A. Picottes	Berthier	....	....	845 00	166 00	31 00	....	....
Cie. de téléphone du peuple	Sherbrooke	41,000 00	42,000 00	102,000 00	19,500 00	15,690 00	....	....
Cie. de téléphone de la Petite-Nation	Chêneville	2,725 00	1,225 80	3,413 05	855 80	683 21	4	....
Cie. de téléphone de Portneuf	Saint Casimir	....	....	51,396 88	....	....	....	....
Cie. de téléphone de Saint-Philémon	Berthier	1,050 00	....	4,000 00	835 53	303 92	....	....
Cie. de téléphone de Sainte-Madeleine	Sainte-Madeleine	....	....	172 00	....	117 00	....	....
Cie. électrique de Saint-Gabriel	Saint-Gabriel de Brandon	....	....	200 00	500 00	230 00	10	....
Cie. de téléphone Saguenay et Québec	Chicoutimi	99,400 00	83,000 00	132,591 07	9,917 24	6,225 47	332	184
Cie. de téléphone de Saint-Ours, Ltée	Saint-Ours	....	....	2,700 00	725 00	804 00	10	....
Syndicat de téléphone de Saint-Hugues	Saint-Hugues	....	....	210 00	374 12	132 00	4	....
Cie. de téléphone de Saint-Laurent	Saint-Francois du Lac	....	....	9,000 00	1,750 00	1,565 00	110	....
Cie. de téléphone de la ligne particulière Tipping	Clarenceville	....	....	5,175 00	775 00	625 00	3	....

Cie. de téléphone de Valcourt	Valcourt	....	....	3,000 00	362 75	123 55	....	....
Ligne particulière Vale Perkins et Mansonville	Vale Perkins	....	....	340 00	50 00	25 00	....	....
Cie. de téléphone Wright et Pontiac	Heyworth	....	....	2,582 08	254 00	100 00	....	....
Cie. de téléphone Wakefield et Masham	Wakefield	3,000 00	....	3,000 00	683 00	578 00	....	....
Total	....	13,542,964	5,438,666,37	22,828,228,99	6,127,055.81	4,136,083,27	104,450½	1,148

* Continué à la page 16

RELEVÉ du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du matériel, des employés, etc.—*Suite*

Nom de la Compagnie.	Adresse.	MATÉRIEL—FILS.—*suite* *								Nombre de Téléphones.		Employés, etc.	
		Urbain.			Rural.								
		Aérien.	Sous terrain.	Sous-marin.	Fil simple.		Aérien.	Sous terrain.	Sous-marin.				
		Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Galvan.	Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Energie centrale.	Energie magnétique.	Nombre.	Rétribution
Québec		milles	milles	milles	milles	milles	milles	milles	milles				$ c.
Arundel Tel. Co.	Arundel				20						30	2	225 00
Cie. Tél. Bell Canada, Ltée.	Montréal	108,855	216,343	1,780						132,144	16,399	7,057	252,953 63
Cie. Tél. de la Beauce	Beauceville	21,365			556	70					650	29	8,000 00
Cie. canadienne de tél.	Sawyerville				325		25				641	16	6,394 85
Cie. Tél. de Chicoutimi et Saguenay	Murray Bay	300		5							360	16	2,290 00
Cie. Tél. de Château Richer	Château Richer				2½						12		
Cie. Tél. de Wakefield-Est.	Poltimore				60						35	2	90 00
Cie. Tél. fédérale, Ltée	Montréal												
Syndicat Tél. des cultivat.	Bedford				24						21		
Cie. Tél. E. J. Graham	Buckingham				3						7	1	20 00
Ass'n. Tél rural de Geneva.	Geneva				6¼						12		
Cie. Tél. de Kamouraska	Fraserville				4,850						1,300	68	
Cie. Tél. Mont-Royal	Montréal	30½			78½						136	3	1,324 00
Cie. Tél. des Marchands, de Montréal	Montréal	3,083									898	45	18,998 00
Cie. Tél. du peuple, Mégantic	Rectory Hill				520						280	4	1,600 00
Cie. nationale de tél.	Lévis	600	75							350	1,867	120	15,000 00
Ligne particulière du Rév. G. A. Picottes	Berthier				12						7		
Cie. Tél. du peuple	Sherbrooke				10,000		6			400	900	24	
Cie. Tél. de la Petite Nation	Chêneville				66						54	12	452 47
Cie. Tél. de Portneuf	Saint-Casimir				200						428		
Cie. Tél. de St-Philémon	Berthier				54						45		
Cie. Tél. de Ste-Madeleine	Ste-Madeleine										9		
Cie. Electrique St-Gabriel	St-Gabriel de Brandon				30						29		

Cie de Tél. Saguenay et Québec	Chicoutimi	128	....	....	469	180	....	....	....	541	16	25	4,685 00
Cie. Tél. de St-Ours, Ltée.	St-Ours	....	....	....	15	....	....	....	....	....	33	3	215 00
Syndicat Tél. de St-Hughes	St-Hughes	....	....	....	24	....	....	....	....	....	14	....	....
Cie Tél. de St-Laurent	St-Francois du Lac	3	....	....	70	....	....	....	....	....	....	8	....
Ligne prfvée de la Cie. Tél. de Tipping	Clarenceville	....	....	....	12	....	....	....	....	....	250	....	....
Cie. Tél. de Valcourt	Valcourt	....	....	....	20	....	....	....	....	....	30	5	....
Ligne privée de Vale Perkins et Mansonville	Vale Perkins	....	....	....	6	....	....	....	....	....	5	....	....
Cfe. Tél. de Wright Pontiec.	Heyworth	....	....	....	30	....	....	....	....	....	31	....	....
Cie. Tél. de Wakefield et Masham	Wakefield	....	....	....	40	2	5	....	....	....	66	3	588 00
Total	....	134,364½	217,418	1,785	17,493¼	252	36	....	....	133,435	24,565	7,443	312,835 95

* Suite de la page 14.

RELEVÉ du capital, du coût des recettes, des frais d'exploitation, du matériel, des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-social.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Urbain. * Matériel-fils. Fil simple. Galvanisé.	Cuivre.
Ontario.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	milles	milles
Cie. Tél. de Ayer Rural Ltée	Ayr	5,700 00		5,495 33	1,529 63	562 61		
Cie. Tél. de Alnwick Rural Ltée	Roseneath	1,350 00		15	85 00	121 00		
Ass'n. Tél. de Admaston Rural	Admaston Station	496,15		838 05				
Cie. Tél. de Ashgrove Rural	Ashgrove	370 00			11 40			
Cie. Tél. de Ahmic Ltée	Ahmic Harbour	21,690 00	2,800 00	9,181 50	1,045 25	352 95		
Ass'n. Tél. de Amaranth	Grand Valley	2,028 00		2,275 00	200 00	130 00		
Réseau de tél. Arkona, Warwick & Adelaide	Arkona	5,000 00		250 00	1,400 00	590 00		
Réseau de tél. Adelaide	Kerrwood			6,775 00	950,00	700 00	60	
Cie. Tél. de Aylmer et Mapleton Ltée	Kingsmill			400 00		15 50		
Cie. Tél. de Addison, Greenbush et Rockspring	Greenbush			150 00	1,600 00	665 00	2	
Cie. Tél. de Apsley	Apsley			15 00	270 00	4,830 00		
Cie. Tél. de Alke	Elmvale			4,500 00	1,198 58	729 04		
Assn. de tél. Albertville	Kingsville	550 00		550 00	192 00	47 00		
Assn. de tél. Alba	Alba							
Assn. de tél. Ardtrea	Orillia			1,530 00	90 00			
Cie. Tél. de Burgessville Ltée	Woodstock	40,000 00		17,759 55	6,084 00	3,551 00		
Cie. Tél. de Bethesda et Stouffville Ltée	Stouffville	14,025 00	11,900 00	34,461 65	5,431 72	3,973 60	100	
Cie. Tél. Mutuel de Bethesda	Bowmanville	540 00		540 00	66 30	66 30		
Cie. Tél. de Bailey N. G.	Rosemont			1,000 00	207 00			
Cie. Tél. de Bolton Ltée	Bolton	10,725 00	1,821 00	30,381 97	9,405 45	8,140 60	12	
Cie. Tél. de Bathurst et Drummond	Hopetown	1,000 00	125 00	760 00	315 00	70 00		
Ligne particulière de Bousfield	Milton			100 00				
Réseau de tél. du Dr. A. C. Beatty	Garden Hill			5,500 00	20 00			
Cie. Tél. de Brigden Rural	Brigden			16,385 71	4,251 08	1,264 97	5	1
Cie. Tél. de Beeton	Beeton	36,000 00		50,000 00	6,213 90			
Réseau de tél. du docteur Boynton	Pefferlaw			650 00	450 00	117 00		
Cie. Tél. de Ben Allen	Owen Sound			300 00		8 00		
Cie. Tél. de Bowman	Elmwood				170 00		1	

Assn de tél. de Bonds Corner	Woodstock					10 10		
Bognor Tel. Co.	Bognor			191 00	20 45			
Brougham and Grattan Tel. Co., Ltd.	Dacre	2,100 00		2,100 00	147 00	38 20		
Ligne part. de Robt. Brigham	Allan Park			50 00	170 00			
Assn mut. de tél. de Belmont	Belmont	2,400 00		250 00	1,598 69	429 50		
Cie de tél. rur. de Robt. Boyd	South Mountain				600 00	126 00		
Ligne de tél. du docteur Berwicks	Grand Valley			900 00	113 00	50 00		
Blythe Tel. Co.	Blythe			23,590 00	3,515 40	459 09	¾	¼
Byron Tel. Co	Pond Mills	15,000 00		16,000 00	2,530 82	1,601 37		
Assn de tél. rurale de Bethel	Dundalk	375 00		375 00	80 00			
Ligne part. du docteur Blanchard	Cannington			350 00	30 00	7 00		
Ligne part. de Bascom et McClintocks	Uxbridge			2,000 00	300 00			
Barton and Binbrook Tel. Co., Ltd.	Hamilton	7,540 00	1,500 00	8,996 00	1,910 00	381 00		
Blenheim and South Kent Tel. Co., Ltd	Blenheim	15,330 00	9,700 00	28,800 00	5,450 00	2,210 00	68	
Burnt River Tel. Co., Ltd	Burnt River				370 00	75 00		
Brussels, Morris and Grey Tel. Co	Brussels		43,163 00	34,000 00	7,627 50	1,309 53	30	
Barrie-Angus Tel. Co	Barrie			1,000 00	150 00			
Byron Tel. Co., Ltd	Pond Mills	9,840 00		9,000 00	2,530 82	1,016 75		
Bracebridge and Muskoka Lakes Tel. Co., Ltd	Bracebridge	8,400 00		15,168 90	3,427 03	1,559 64		
Cie de tél. du docteur R. Brodie	Claremont			150 00	20 00	14 00		
Revenu municipal de Brooke	Alvinston							
Assn de tél. de Crediton	Crediton			6,000 00	800 00	300 00		
Colchester North Tel. System	Essex		6,600 00	6,600 00	126 10	660 75		
Ligne part. de Crews	Trenton			300 00				
Assn de tél. de Wm. Campbell, et fis	Duntroon			2,663 81	230 00			
Carlsruh Tel. Co	Carlsruh	250 00		187 00	37 15	20 30		
Cambray Tel. Union	Cambray			2,775 00	266 95			
Coe Hill Tel. Co	Coe Hill	6,000 00						
Camden Independent Tel. Co., Ltd	Newburgh	2,450 00	1,000 00	4,000 00	800 00	270 00		
Centre Thorah Tel. Asso	Beaverton			311 00				
Chatsworth Rural Tel. Co	Chatsworth	2,231 25		2,231 71	610 38	238 69	1	
Réseau de tél. de Coldstream	Coldstream			100 00	1,028 00	184 60	7	
Coulson Jarratt Tel. Co	Coulson			1,145 00	25 00	18 00		
Assn de tél. de City View et Merivale	City View			800 00	390 00	370 00		
Consolidated Tel. Co., Ltd	Caledon	25,000 00	9,274 30	30,570 80	2,719 84	2,440 82	6	
Réseau de tél. de Chinquaconsy	Snelgrove		30,000 00	30,000 00	5,171 00	1,800 00		
Assn de tél. de Central Dufferin	Colbeck	1,170 00		1,170 00	242 96	162 59		
Cie de tél. Adélard Cherrier	Chelmsford			4,300 00	763 00	475 00	10	
Cie de tél. part. de Chamberlain	Wheatley			6,000 00	1,800 00			
Réseau de tél. de Colborne	Benmiller			5,500 00	100 00	220 00		
Ligne part. de Cadman et Milling	Napanee							
Conn. Tel. Co., Ltd	Egerton	1,680 00		1,800 00	304 36	105 62		
Caradoc-Ekfrid Tel. Co. Ltd.	Melbourne	10,000 00		14,300 00	8,723 88	1,901 57		
Coulson Tel. Co	Newcastle			4,000 00				
Champlain Point Tel. Co	Orillia			100 00				
Dereham Tel. Co	Brownsville	9,300 00		9,300 00	2,453 31	1,261 97		
Dobson, Alex., Tel. Co	Beaverton			800 00	75 00			
Durham Union Tel. Co.	Orono			8,105 00	700 00	1,100 00		
Ligne part. de Davidson	Nanticoke			250 00	31 00	1 50		
Réseau de tél. rurale de Dresden	Dresden			15,355 83	3,375 00	1,846 50		
Assn de tél. de Dunwich et Dutton, Ltée	Dutton	2,945 00		3,445 00	941 45	540 05		

* Suite à la page 27.

RELEVÉ du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du matériel, des employés, etc—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital social.	Dettes consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Maté iel-* Urbain. Fil simple. Galvanizé.	Cuivre.
	Ontario—Suite.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	milles	milles
Ligne part. de la ferme d'élev. de Davis	Woodstock			350 00	55 00			
Assn de tél. de Desboro	Desboro	900 00		1,000 00	68 00	10 00		
Dunsford Tel., Light and Power Co-oper. Asso	Dunsford	4,800 00	1,000 00		835 00	318 78		
Drummond Centre Tel. Asso	Drummond			1,275 00				
Dunsville Consolidated Tel. Co., Ltd	Dunsville	70,000 00	24,000 00	102,000 00	14,631 68	8,506 00	205	
Derby Tel. Asso	Squire		1,142 00		610 85	91 25		
Réreau de tél. de Desgroselliers	St-Charles			3,000 00		280 00		
Assn municipale de tél. de Dover	Bear Line			12 76				
Delhi, Thornbury and Clarksburg Tel. Co	Camperdown	365 00				59 00		
Réseau de tél. de Edgar	Bowling Green			3,375 00	775 00	70 00	¾	
Assn de tél. Eganville et Buderell	Cormac			1,100 00	85 00	19 25		
Erie Tel. Co., Ltd	Selkirk	24,000 00	16,000 00	61,700 00	16,087 66	6,322 49	125	
East Grey Tel. Co., Ltd	Markdale	6,190 00		900 00	51 00	30 81	½	½
Elgin-Chaffey's Lock Tel. Co	Chaffey's Lock	800 00	75 00	800 00		27 80		
Edville and Dundonald Tel. Co	Colborne			3,376 69	821 00	624 00		
Assn de tél. Enterprise	Steelton			350 00				
Ernestown Rural Tel. Co., Ltd	Odessa	6,700 00	4,000 00	11,400 00	2,743 60	1,018 67	6	
Ligne de tél. J. P. Ernst	New Hamburg			13,390 00	2,844 50	1,357 00		
Elk Lake Telegraph and Tel. Co	Elk Lake			5,777 00	7,065 48	5,427 00	10½	
East Middlesex Tel. Co	Thorndale	23,130 00			2,090 07	782 22	2	
Assn de tél. Excelsior	Sweaburg			649 40	77 80	70 00		
East Luther Tel. Co., Ltd	Wesley	1,800 00		2,100 00	640 00	364 00	10	
Fourteenth of Brant Tel. Co	Chesley			310 00				
Fingal Tel. Co	Fingal			200 00	1,050 00	414 00		
Ligne de tél. part. de Fretts et Brisco	Napanee			282 80	8 00	8 25		
Falkirk Tel. Co., Ltd	Falkirk	5,000 00	5,000 00	7,550 00	24 00	832 00	8	
Fort William, Corporation de la ville	Fort William	199,000 00		171,635 91	31,774 06			
Fraser Tel. Co	Woodstock	403 00			68 04	68 00		

Fielding, F. C. Tel. Co.	Coboconk.				48 50	29 60		
Fenella Rural Tel. Co., Ltd.	Fenella	600 00		2,268 50	50 00	24 00		
Gillies Hill Tel. Asso.	Chesley			313 00				
Réseau municipal de tél. du township de Goderich.	Porter's Hill	5,600 00			195 00			
Gillies, Wm., Tel. Co.	Tobermory			3,000 00	485 00	100 00		
Gore Mutual Tel. Asso.	Harrow			225 27		19 00		
Glengarry Tel. Co-operative Asso.	Lochiel	5,000 00		7,500 00	900 00	515 00		
Ligne part. du Dr Gould	Fenlon Falls			1,190 00	230 00	35 28	½	
Gosfield North Municipal Tel. System	Cottam			9,305 00	1,782 38	860 00		
Gloucester Tel. Asso.	Carlsbad Spring	200 00						
Cie de tél. du Dr A. B., Greenwood,	Sutton West			300 00	128 00	9 60		
Greenwood Tel. Asso.	Steelton			350 00				
Halliday M. A. Tel. Co.	Chesley			500 00				
Halton Tel. Co.	Hornby	6,200 00		9,500 00	2,080 00	635 00		
Heckston Rural Tel. Co.	Heckston	3,000 00		216 00	945 00	402 30		
Hopetown Tel. Asso.	Hopetown	1,600 00	525 00	3,300 00	425 00	97 00		
Ligne part. de Hyndman's	Exeter			2,500 00	504 00	155 90		
Hastings Tel. Co.	Poucher's Mills			8,700 00	1,320 00	671 50		
Hazeldean Tel. Co., Ltd.	Hazeldean			10,300 00		1,003 65		
Ligne part du tél. du Dr Henderson's,	Cannington			600 00	95 00	15 00		
Harrietsville Tel. Asso., Ltd.	Harrietsville	10,050 00		9,500 00	4,200 46	2,151 64		
Haydon Tel. Co.	Enniskillen			180 00				
Horton McNab Tel. Co.	Lochwinnoch	2,500 00		1,695 00	313 45	206 65		
Haldimand Rural Tel. Co.	The Gully	2,180 00		4,000 00		279 90		
Harwood Rural Tel. Co.	Harwood	670 00		920 00	38 00	26 40		
Hamilton Rural Tel. Co.	Coldsprings	9,090 00			1,000 00	412 00		
Highland Tel. Co., Ltd.	Black Bank	1,625 00	654 24	3,100 00	792 45	525 37		
Houghton, Bayham & Tilsonburg Tel. Asso.	Kinglake				302 00	131 00		
Ligne de V. Herics,	St. Clements			1,800 00	355 00			
H. and J. Tel. Co. (Hilton et Jocelyn)	Carterton	429 00		1,000 00	86 00	50 00		
Ligne part. de C. W. Hartman	Clarksburg							
Houghton and South Walsingham Tel. Co.	Port Rowan	800 00		350 00				
Réseau municipal de tél. de Huron and Kinloss	Ripley			25,000 00		8,353 28		
Inwood Rural Tel. Co.	Inwood		6,100 00	11,000 00	3,050 00	551 00	16	
Innisfil Tel. Asso.	Lefroy			1,200 00	70 50	57 20		
Ingersoll Tel. Co., Ltd.	Ingersoll	36,000 00	30,600 00	80,000 00	15,620 00	4,911 30	200	2
Ingleside Tel. Asso.	Woodstock			350 00	46 30	41 20		
Innerkip Rural Tel. Co., Ltd.	Innerkip	18,240 00	950 00	21,972 17	4,000 00	1,642 27		
Johnson and Brandon Tel. Co.	Cannington						1	
Kerns and Stenwood Tel. Co.	Milberta			96 00				
King Tel. Co. Ltd.	King	4,940 00	2,857 00	7,280 00	2,470 00	820 00		
Korah Central Tel. Asso.	Sault Ste Marie W.			600 00				
King Township Tel. Co.	Kettleby	5,500 00		5,500 00	1,540 00	800 00		
Réseau de tél. de la corportion de la ville de Kenora	Kenora			17,452 00	7,901 00	4,786 35	370	
Koshee and Sparrow Lake Tel. Co.	Sparrow Lake			300 00	12 00	45 00		
Kitley, Rural Tel. Co. of	Newbliss	8,500 00	4,516 00	7,155 00	1,985 34	463 16		
Kingston Road Rural Tel. Asso.	Brookside			300 00				
Lake Simcoe Rural Tel. Co.	Beaverton			500 00	15 00			
Leeds and Frontenac Rural Tel. Co., Ltd.	Seeley's Bay			15,400 00	3,080 00	1,215 00		
Lanark and Ramsay Tel. Asso.	Innisville			1,500 00		31 15		
Lambton Tel. Co., Ltd.	Sombra	7,700 00	965 00	8,660 00	1,420 00	710 00	15	

Suite à la page 32

RELEVÉ du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du matériel, des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital social.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Matériel-fils. * Urbain. Fil simple. Galvanisé.	Matériel-fils. * Urbain. Fil simple. Cuivre.
	Ontario—Suite	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	milles	milles
Réseau de tél. mutuel de Lake Shore	Kincardine			700 00				
Laird Municipal Tel. Asso	Laird		2,200 00		112 00			
Leamington and Mersea Tel. System	Leamington			5,500 00	2,216 00	1,658 35		
Lansdowne Rural Tel. Co., Ltd	Lansdowne	11,640 00	4,300 00	15,200 00	2,900 00	866 93		
Leeds and Grenville Indep. Tel. Co., Ltd	North Augusta	11,975 00	6,000 00	28,400 00	3,698 63	1,400 00		
Long Lake Rural Tel. Co	Long Lake			5,000 00	506 00	653 00		
Ligne part. de Layman's	Kingsville			3,135 00	1,372 00	115 00		
Club de tél. deLeith and Annan	Annan	996 00	300 00		233 35			
Lucknow and Kinloss Tel. Asso	Holyrood	500 00		500 00	50 00			
Lavant-Dalhousie Tel. Co	Lavant Station	1,100 00	410 00	2,005 00	350 00	164 50		
Lanark and Carleton Counties Tel. Co., Ltd	Almonte	5,000 00			22 00			
Lennox Tel. Co., Ltd	Gosport			722 50	380 45			
Ligne part. de Lyons'	Berkeley			525 00				
Mount Forest-Wellington and Grey Tel. Co., Ltd	Mount Forest	2,800 00		3,327 93	890 99	822 46		
Réseau de tél. de McKillop	Winthrop					100 00		
Mount Pleasant Tel. Co	Castleton			6,750 00	1,400 00			
Ligne part. du tél. du Dr McAsh,	Tara			500 00	32 97	2 60		
Moscow Rural Tel. Co	Moscow							
Ligne part. du Dr Mellows F. E.,	Saintfield			1,000 00	108 00	28 00		
McEachren Tel. Co	Linwood				592 00	54 00		
Mackechnie Tel. Co	Marmora			500 00		115 00		
Manilla Northern Tel. Co	Manilla	1,400 00		1,585 00				
Maidstone Municipal Tel. Asso	Woodslee		9,558 90	11,741 94	409 00			
Mariposa Tel. Co	Oakwood							
Réseau de tél. Indépendent de Muskoka	Huntsville			550 00		70 00		
Moorsville Tel. Asso	Crediton			1,000 00	360 00	90 00		
Ligne part. T. M. McFadden,	Pickering			200 00	160 00	32 00		
Mount Carmel and Centralia	Centralia			600 00	85 00	22 00		

Mallorytown, corp. indépend. de télé. de	Mallorytown		12,900 00	15,507 84	1,250 00	506 25		
Moore, ligne part. du doct, J. J.	Brooklin			1,000 00	90 00	9 75		
McPhails, ligne part. du doct	Manilla			700 00		30 00		
Meeks, ligne part. de W.H.	Port Rowan			75 00		16 80		
Marysburgh Tel. Co.	Milford			11,300 00	1,950 00	540 00		
Mills Tel. Co. of Canada	Thamesford				950 00	954 00	38	
McGregor and Lamb Tel. Co.	Milton			125 00				
Mapleshade Tel. Asso.	Woodstock							
Macdonald, ligne part. de	Puslinch				462 40	322 00		
Malahide and Bayham Tel. Asso., Ltd	Bayham	2,970 00		250 00	2,350 00	1,908 50		
Mono Mills Independent Tel. Asso.	Mono Mills			825 00	340 00	320 00		
Monteith Dempsey, réseau de tél. rural	Stratford			4,145 38	848 00	342 25		
Molesworth Tel. Co., Ltd	Molesworth	1,000 00	900 00	2,175 00	610 00	191 30		
Mornington and Wellesley Tel. Asso., Ltd	Newton			5,420 00	1,176 00	322 00		
Madawaska Tel. Asso	Burnstown	455 00		530 00	64 30	30 00		
McGillicuddy and Zavitz Tel. Co.	Watford			143 00	59 00			
Murray Brighton Tel. Co.	Wooler			2,600 00	495 00	120 00		
McKenzie, ligne part.	Keward	640 00		640 00	100 60	42 00	½	
McKillop, Logan and Hibbert Tel. Co., Ltd.	Gowrie			15,998 74	4,505 16	1,011 05	2½	
Minto Rural Tel. Co., Ltd	Cotswold	2,160 00	1,250 00	3,077 69	505 20	386 15		
Metcalfe Rural Tel. Co., Ltd	Metcalfe	8,000 00		7,625 00		181 00		
Noisy River Tel. Co., Ltd	Creemore	3,080 00	600 00	6,048 00	1,158 87	505 12		
Nissouri Tel. Co., Ltd	Lakeside	3,400 00		2,650 00	1,300 00	1,043 00		
New Dundee Tel. Co., Ltd	New Dundee	4,270 00		7,000 78	2,497 50	708 18		
Nelson Tel. Co., Ltd	Milton		8,000 00	13,400 00	3,425 00	1,073 00		
Northcote Farmer's Tel. Co	Northcote	475 00	125 00					
North Easthope, réseau de tél. municp. de	Shakespeare			19,700 00		658 34	9	
Norfolk and Tilsonburg Tel. Asso., Ltd	Mabee				1,204 74			
North Wellington Tel. Co., Ltd	Arthur	10,200 00		8,000 00	1,002 89	587 00		
New California Rural Tel. Asso., Ltd	Kingsville	980 00		980 00		390 00		
North Huron Tel. Co., Ltd	Wingham	9,800 00	4,586 91	18,156 69	3,676 12	2,361 91		
North Wentworth Tel. Co.	Ancaster	16,225 00		17,725 00	3,058 00	987 60	7	
Nipissing, ligne part. de	Nipissing			1,500 00	286 00	104 00		
Northfield Tel. Co.	Ottawa	830 00		800 00	192 50	60 00	1	
Norfolk County Tel. Co., Ltd	Waterford	43,480 00	11,500 00	66,397 68	13,522 78	9,495 39	53	
North Brant Tel. Asso.	Chesley			1,500 00	32 90	45 50		
New Glasgow Tel. Co., Ltd	Aldboro				510 00	30 00		
Niagara District Tel. Co.	Jordan Station	16,200 00	5,400 00	23,800 00	5,127 19	2,007 60	2	
Nichols, réseau de tél. de A. E.	Fergus			838 45	258 00	150 00		
Oro Tel. Co., Ltd	Shanty Bay	2,415 00		1,915 00	254 90	140 71		
Orr-Stienhoff Tel. Asso.	Mickle			181 00				
Oliver Township Tel. Co.	Murillo		6,684 65	6,617 00	87 85	470 85		
Oldfields, ligne	Dundalk			245 00	60 00			
Omemee Tel. Co., Ltd	Omemee	700 00		700 00	210 00	105 00		
Palace Road Mutual Tel. Asso	Napanee			600 00		45 00		
People's Tel. Co	Forest	6,275 00	3,150 00	12,351 11	7,144 19	2,829 19	50	12½
Parkhill Rural Tel. Asso.	Parkhill			4,190 41	991 70	245 00		
Pioneer Tel. Asso	Woodstock			400 00				
Penhurst Tel. Asso	Woodstock			242 84				
Princeton and Drumbo Tel. Co.	Princeton	20,000 00	5,000 00	27,915 00	5,484 00	2,109 00		
Porte, réseau de tél. de W. W.	Brighton			4,000 00	900 00	475 00		

Suite à la page 34.

RELEVÉ du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du matériel, des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital social.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Matériel-fils. * Urbain. Fil simple. Galvanisé.	Matériel-fils. * Urbain. Fil simple. Cuivre.
	Ontario—Suite.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	milles.	milles.
Parkers, ligne part. du doct.	Milverton			3,150 00	650 00	410 00		
Paul and Eckert Tel. Co.	Sebringville			10,600 00	1,025 00			
Port Arthur Municipal Tel. Co.	Port Arthur		141,794 00	144,822 12	25,933 22	15,442 58	360	
Peerless Tel. Asso.	Woodstock			155 00				
Plum Hollow and Eloida Tel. Co.	Athens	4,000 00	4,000 00		400 00	315 00	3	
People's Mutual Tel. Co., Ltd.	Bethel	2,339 00		2,475 00	25 00	48 00		
Port Hope Tel. Co., Ltd.	Clarke	6,940 00	4,060 00	13,558 00	2,073 00	752 00		
Pine Grove Tel. Asso.	Orillia							
People's Telegraph and Telephone Co., Ltd.	Maynooth	13,700 00		17,491 72	1,549 32	1,368 37	25	
Progressive Tel. Co.	Sherkston	1,000 00		1,175 00	345 00	124 00		
Progressive Agriculture Tel. Co.	Sault Ste. Marie			708 00				
Quinlan, Dr. P. F.	Stratford			4,054 00	600 00	135 00		
Queen's Line Tel. Asso.	Queen's Line			700 00		40 00		
Romney Tel. System	Wheatley			900 00	216 00			
Rainy River International Tel. Co., Ltd.	Rainy River	30,300 00		23,820 66	7,257 40	5,595 00	75	
Rochester Municipal Tel. Asso.	Woodsloe			10,230 05	691 82	595 75		
Ronald, ligne part. de	Minesing							
Russell, réseau de tél. du doct. A. L.	Bailieboro			2,150 00	400 00	150 00		
Reid, Norman, Tel. Co.	Westmeath			1,000 00				
Stormont Tel. Co.	Aultsville	1,800 00			365 00	101 00		
Sandwich Suh, réseau munici. de tél. de	Maidstone			14,235 00	400 00	850 00		
Sunny Valley Tel. Co.	Chatsworth			225 00	10 55			
South Bruce Rural Tel. Co., Ltd.	Belmore	7,470 00	3,800 00	4,585 00	932 00	40 00		
Southwald and Dunwick Tel. Asso., Ltd.	Iona Station			4,700 00	1,083 00	919 90		
Sandwich West Co-operative Tel. Co.	Sutherland							
Salem Tel. Asso.	Bowmanville							
Sullivan and Elderslie Tel. Co.	Chesley							
Sprague Tel. Co.	Mountain View			1,300 00	5,260 00	4,176 00		

Réseau de téléphone de Saint-Jean	Arva			4,600 00	605 00	310 00		
St. Mary's-Medina Tel. Co., Ltd	Medina	9,000 00	1,600 00	8,159 02	1,240 47	533 11		
South Malahide Tel. Asso	Aylmer	401 00	1,000 00	7,000 00	1,903 00	1,865 38	80	
Scarboro Independent Tel. Co., Ltd	Highland-Creek				3,700 00	571 00		
Schomberg Tel. Co., Ltd	Schomberg	19,000 00		36,650 00	2,566 00	360 00	50	
South Line and Micaville Tel. Asso	Allan's-Mills			800 00				
South Brant Rural Tel. Co	Walkerton			600 00	150 00	122 00		
South Leeds and Pittsburg Rural Tel. Co	Gananoque	3,920 00	6,000 00		700 00	178 00		
Sangeen Tel. Co	Hanover							
Scratch and Palmer Private Tel. Asso	Kingsville			200 00	56 00	35 00	2	
Salkeld Andrews Tel. Co	Goderich							
South Bayham and Malahide Co-op. Tel. Asso., Ltd	Lakeview	680 00		430 00	168 50	171 64		
Snake River Tel. Asso	Snake-River			708 98				
Stratton Tel. Co	Stratton-Station			2,675 00	625 00	845 50	2	
Spring Creek Tel. Asso	Woodstock							
Réseau de téléphone de Saint-Clair	Courtright			9,375 00	2,385 00	1,426 00	4	
St. Mary's, Kirkton and Exeter Tel. Co	Kirkton	15,762 50	7,000 00	24,800 00	6,260 00	3,832 50		
Ligne de parti de Sitzerine	Milton			162 00				
Sunderland Tel. Co., Ltd	Sunderland	6,650 00		4,125 00	650 00	512 00	3	
Sutton and North Gwillimbury	Belhaven	2,000 00					1	
Salem Tel. Co	Allenford			1,100 00				
Ligne de parti de Cecil Swale	Wiarton	600 00		600 00	207 84	121 50	1	
Réseau munic. de téléph. de la vallée de la riv. Slate	Vallée de la rivière Slate		2,400 00	3,969 69	558 85	357 51		
Réseau municipal de téléphone du township de Saint-Vincent	Meaford			7,000 00		275 00		
Spring Creek Tel. Co	Hepworth			405 00				
South Elderslie Tel. Asso	Chesley			1,400 00				
South Leeds and Pittsburg Rural Tel. Co., Ltd	South-Lake	3,500 00	6,000 00					
Thedford, Arkona and East Lambton Tel. Co., Ltd	Thedford	4,215 00	2,800 00	9,084 00	2,089 98	886 09	6	
Compagnie de téléphone du Dr H. A. Turner	Millbrook			5,662 00	490 00			
Temiskaming Tel. Co	New-Liskeard	39,912 00	16,500 00	85,078 36	31,673 64	14,308 49	200	
Thompson Rural Line	Hawkesville			425 00	50 00			
Ligne de parti Terra Nova-Lisle	Terra-Nova	100 00						
Tuckersmith Municipal Tel. System	Egmondville		32,197 00	32,197 00	3,978 00	2,656 75		
Thamesville Tel. Co., Ltd	Thamesville			3,981 00	4,138 71	1,941 96	17	
Tarentorns Tel. Co	Sault Sainte-Marie			1,020 00	110 00			
Ligne Todd and Darling	Goodwood			1,000 00	50 00	12 00		
Ligne de téléphone Ungers	St. Williams			90 00		21 50		
United Tel. Co., Ltd	Fernhill	35,000 00		30,000 00				
Urban and Rural Tel. Co., Ltd	Bothwell	8,000 00		10,644 41	1,653 30	663 22	6	
Uxbridge and Scott Tel. Co., Ltd	Uxbridge	7,750 00		9,000 00	1,500 00	626 00	2	
Violet Hill Rural Tel. Asso	Violet-Hill	650 00		700 00	38 40			
Woodbridge and Vaughan Tel. Co., Ltd	Maple	10,000 00	4,000 00	14,000 00	3,500 00	2,336 00	24½	
Woodville Glen Tel. Co	Woodville	350 00		420 00			1	
Wallacetown Lake Shore Tel. Asso	Wallacetown			200 00	1,093 00	550 00	5	
Wellesley Tel. System	Wellesley			10,500 00	2,160 00	686 20	2	
Wheatley Tel. Co., Ltd	Wheatley	11,568 50	3,604 16	16,203 51	3,219 37	1,694 97	2	
Wightman, Robt., Tel. System	Clifford			2,500 00	591 00	285 11		
West Williams Rural Tel. Asso	Lamon			4,527 01	32 50	314 96		
Welland County Tel. Co., Ltd	Bridgeburg	26,575 00	17,500 00	50,505 48	14,674 35	3,980 27	200	
West Flamboro Tel. Co	West-Flamboro			500 00				

* Suite à la page 36

RELEVÉ du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du matériel, des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital social.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	MATÉRIEL—FILS.* Urbain. Fil simple. Galvanisé.	MATÉRIEL—FILS.* Urbain. Fil simple. Cuivre.
	Ontario—Suite.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	milles	milles
Wroxeter Rural Tel. Co., Ltd.	Wroxeter			535 64	2,682 39	798 14	1	
West Garafraxa Tel. Co-op. Asso., Ltd.	Belwood	1,693 80			246 03	119 75		
Yarmouth Rural Tel. Co., Ltd.	New-Sarum			27,000 00	325 00	90 00		
Zorra Tel. Asso., Ltd.	Embro	3,400 00		5,800 00	1,294 54	657 47		
Total		1,202,240 20	553,388 16	2,282,058 67	473,992 88	219,102 22	2,508½	16¼

* Suite à la page 38

Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du matériel, des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Materiel—Fils—*Suite.* * Urbain. Aérien.	Urbain. Sous-terrain.	Urbain. Sous-marin.	Rural. Fil simple.	Rural. Fil simple.	Rural. Aérien.	Rural. Sous-terrain.	Rural. Sous-marin.	Nombre de téléphones.		Employés, etc.	
		Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Galvanizé.	Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Cufvre.	Central.	Magnétique.	Nombre.	Rémunération.
	Ontario.	milles	milles	milles	milles	milles	milles	milles	milles				$ c.
Cie Tél. Rural Ayr, Ltée	Ayr				100						102		145 40
Cie Tél. Rural Alnwick, Ltée	Roseneath				20					55		5	110 00
Asso. Tél. Rural Admaston	Admaston Station				22					11			
Cie Tél. Rural Ashgrove	Ashgrove				2½					12			
Cie Tél. Ahmic, Ltée	Ahmic Harbour				137						73	1	100 00
Asso. Tél. Amaranth	Grand Valley				40						35	3	65 00
Réseau de Tél. d'Arkona, Warwick es Adelaide	Arkona				60						148	4	550 00
Réseau de Tél. d'Adelaide	Kerrwood										100	7	800 00
Cie Tél. Aylmer et Mapleton, ltée	Kingsmill				15						36		14 00
Cie Tél. Addison, Greenbush et Rockspring	Greenbush	1			95						160	2	600 00
Cie Tél. Apsley, Ltée	Apsley				40						30	2	30 00
Cie Tél. Alke	Elmvale				82						58	1	156 00
Asso. Tél. Albertville	Kingsville				3						16		
Asso. Tél. Alba	Alba				7½						10		
Asso. Tél. Ardtrea	Orillia										18		
Cie Tél. Burgessville, Ltée	Woodstock				470						462	6	2,400 00
Cie Tél. Bethesda et Stouffville, ltée	Stouffville				230						510	14	4,022 77
Cie Tél. Mutual Bethesda	Bowmanville				6½						12		
Cie Tél. N. G. Bailey	Rosemont				20						18		
Cie Tél. Bolton, Ltée	Bolton				676						580	5	3,660 72
Cie Tél Bathurst et Drummond	Hopetown				15						30		50 00
Ligne particulière Bousfield	Milton												

* Suite de la page 18

RELEVÉ du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du matériel, des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	MATERIEL—FILS—*Suite.* Urbain. Aérien.	Urbain. Sous-terrain.	Urbain. Sous-marin.	Rural. Fil simple.	Rural. Fil simple.	Rural. Aérien.	Rural. Sous-terrain.	Rural. Sous-marin.	Nombre de téléphones.	Nombre de téléphones.	Employés, &c.	Employés, &c.
		Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Galvanisé	Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Magnétique.	Nombre.	Rémunération.
	Ontario.—Suite.	milles	milles	milles	milles	milles	milles	milles	milles				$ c.
Réseau de Téléphone du Dr. A. C. Beatty	Garden Hill				42						76		
Brigden Rural Tel. Co.	Brigden	1			85						320	13	970 00
Beeton Tel. Co.	Beeton				675							2	900 00
Réseau de Tél. Dr. Boynton	Pefferlaw				50	2					70	1	97 00
Ben Allen Tel. Co.	Owen Sound				6						5		
Bowman Tel. Co.	Elmwood				10								
Bonds Corner's Tel. Asso.	Woodstock				4								
Bognor Tel. Co.	Bognor				1½						5		
Brougham and Grattan Tel. Co., Ltd.	Dacre				18						7	1	10 00
Brigham	Allan Park				10						17		
Belmont Tel. Co-oper. Asso.	Belmont				70						167	4	662 00
Cie Tél. Rural de Robt. Boyd	South Mountain				25						50		
Ligne Tél. du Dr. Berwicks	Grand Valley				14						12		
Blythe Tel. Co.	Blythe				112¾	2¼					270	12	513 39
Byron Tel. Co.	Pond Mills				225						273	11	2,052 23
Bethel Rural Tel. Asso.	Dundalk				5						8		
Ligne particulière du Dr. Blanchard	Cannington				9						7		
Ligne particulière de Bascom et McClintocks	Uxbridge				36						35		
Barton and Binbrook Tel. Co., Ltd.	Hamilton				250					100			
Blenheim and South Kent Tel. Co., Ltd.	Blenheim				490						466	8	1,702 00

Burnt River Tel. Co., Ltd.	Burnt River				27						44		
Brussels, Morris and Grey Tel. Co.	Brussels	2									675	9	1,790 00
Barrie-Angus Tel. Co.	Barrie				12						9		
Byron Tel. Co., Ltd.	Pond Mills				115						273	10	2,052 23
Bracebridge and Muskoka Lakes Tel. Co., Ltd.	Bracebridge				150				¾		63	4	370 00
Brodie, Cie de tél. du doct.	Claremont				14						2		
Brooke, Réseau municipal de tél. de	Alvinston				33								
Crediton Tel. Asso.	Crediton				28						85		
Colchester North Tel. System	Essex				140½						154		275 00
Crews Private Line	Trenton				3						4		
Campbell, Wm. & Sons Tel. Asso.	Duntroon				60					45		3	
Carlsruh Tel. Co.	Carlsruh				4½						3	1	
Cambray Tel. Union	Cambray				44								
Coe Hill Tel. Co.	Coe Hill				34						44		
Camden Independent Tel. Co., Ltd.	Newburgh				35						80	2	270 00
Centre Thorah Tel. Asso.	Beaverton				7						8		
Chatsworth Rural Tel. Co.	Chatsworth				27						30	2	71 89
Coldstream, Rés. de tél. de	Coldstream				100						130	3	550 00
Coulson Jarratt Tel. Co.	Coulson				15		¼				15		
City View and Merivale Tel. Asso.	City View				21						19		
Consolidated Tel. Co., Ltd.	Caledon				390						263	11	1,059 10
Chinquaconsy Tel. System.	Snelgrove				460						412	7	1,980 00
Central Dufferin Tel. Asso.	Colbeck				23						19		102 00
Cherrier, Cie de t. d'Adélard	Clemsford	¾			44						50	1	300 00
Chamberlain Private Tel. Co.	Wheatley				208						150		
Colborne, Réseau de tél. de	Benmiller				200	¼					125		
Cadman et Milling Ligne part. de	Napanee				2½						2		
Conn Tel. Co., Ltd.	Egerton				30						26	1	39 00
Caradoc Ekfrid Tel. Co., Ltd.	Melbourne				520	1					460	14	2,165 03
Coulson Tel. Co.	Newcastle				79						100		
Champlain Point Tel. Co.	Orillia				1						8		
Dereham Tel. Co.	Brownsville				150						212	5	425 00
Dobson, Alex., Tel. Co.	Beaverton				26						12		
Durham Union Tel. Co.	Orono				134		¼				217	2	420 00
Davidson, Ligne part. de	Nanticoke				8						2		
Dresden, Rés. de tél. rural de	Dresden				350				¼		225	3	1,225 00
Dunwich and Dutton Tel. Asso. Ltd.	Dutton				150						158	2	970
Davis, Ligne part. de la ferme d'élevage de	Woodstock				5						10		
Desboro Tel. Asso.	Desboro				18								

* Suite de la page 18.

RELEVÉ du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du matériel, des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	MATÉRIEL—FILS.—*Suite* *								Nombre des téléphones.		Employés, &c.	
		Urbain.			Rural.								
		Aérien.	Sous-terrain.	Sous-marin.	Fil simple.		Aérien.	Sous-terrain.	Sous-marin.				
		Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Galvanisé.	Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Energie centrale.	Energie magnétiq.	Nombre.	Rémunération.
	Ontario—Suite.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.				$ c.
Dunsford Tel. Light and Power Co.-oper. Asso.	Dunsford				100						70	2	200 00
Drummond Centre Tel. As.	Drummond										25		
Dunsville Consolidated Tel. Co. Ltd.	Dunsville	150		¼	800					300	700	15	9,750 00
Derby Tel. Asso.	Squire				33						64	2	170 00
Desgroselliers, Rés. tél. de.	St. Charles				38								
Dover Municipal Tel. Asso.	Bear Line				14						36		
Delhi, Thornberry and Clarksburg Tel. Co.	Camperdown				3						7		
Edgar, Réseau tél. d'	Bowling Green				81						162		
Eganville and Buderell Tel. Association	Cormac				25								
Erie Tel. Co. Ltd.	Selkirk	57			700						1,083	12	3,280 00
East Grey Tel. Co. Ltd.	Markdale				20						7		
Elgin—Chaffey's Lock Tel. Co.	Chaffey's Lock				13					4			
Edville and Dundonald Tel. Co.	Colborne				48						65	1	130 00
Enterprise, Association tél.	Steelton				5						5		
Ernestown Rural Tel. Co. Ltd.	Odessa	1			136						245	10	840 00
Ernst, Ligne tél. J. P.	New Hamburg				212	2½					187	2	
Elk Lake Telegraph and Tel. Co.	Elk Lake				74						55	7	4,100 00
East Middlesex Tel. Co.	Thorndale				97						171	5	542.95
Excelsior, Association tél.	Sweaburg				16½						14		

East Luther Tel. Co. Ltd.	Wesley				40						115	8	280 00
Fourteenth of Brant Tel. Co	Chesley				4½						10		
Fingal Tel. Co.	Fingal				40						175	4	414 00
Ligne de tél. part. de Fretts et Brisco	Napanee				20								
Falkirk Tel. Co. Ltd	Falkirk				200						280	5	260 00
Fort-William Corporation de la ville de	Fort William	860	2,461		4					1,686	9	30	
Fraser Tel. Co.	Woodstock				3						12		
Fielding, F. C. Tel. Co.	Coboconk				20						17		
Fanella Rural Tel. Co. Ltd.	Fenella				52					52		1	20 00
Gillies Hill Tel. Asso.	Chesley				6						12		
Réseau mun. de téléph. du township de Goderich	Porter's Hill				121½						112	4	140 00
Gillies Wm., Tel. Co.	Tobermory				80						18		
Gore Mutual Tel. Asso.	Harrow				3						12		
Glengarry Tel. Co-operative Asso.	Lochiel				50						125	1	200 00
Ligne part. de D. Gould	Fenlon Falls				14						16		
Réseau mun. de tél. de Gosfield North	Cottam				100						206	5	850 00
Gloucester Tel. Asso.	Carlsbad Spring				2½								
Cie de tél. du doct. A. B. Greenwood	Sutton West				10						16		
Greenwood Tel. Asso.	Steelton				6						7		
Halliday M. A. Tel. Co.	Chesley				12								
Halton Tel. Co.	Hornby				75						132	1	300 00
Heckston Rural Tel. Co.	Heckston				70						66	3	366 00
Hopetown Tel. Asso.	Hopetown				65						45	1	20 00
Ligne part. Hyndman	Exeter				15						42		
Hastings Tel. Co.	Poucher's Mills				116						200	4	526 00
Hazeldean Tel. Co., Ltd.	Hazeldean				114						150	3	100 00
Ligne de tél. part. du docteur Henderson's,	Cannington				15						19		
Harrietsville Tel. Asso., Ltd	Harrietsville				176						353	8	1,670 00
Haydon Tel. Co.	Enniskillen				1½						4		
Horton McNab Tel. Co.	Lochwinnoch				56	½						2	186 65
Haldimand Rural Tel. Co.	The Gully				70						82	2	
Harwood Rural Tel. Co.	Harwood				10								
Hamilton Rural Tel. Co.	Coldsprings				50						140	1	200 00
Highland Tel. Co., Ltd.	Black Bank				60							18	373 50
Houghton, Bayham & Tilsonburg Tel. Asso.	Kinglake				60						93	4	120 00
Herics, Ligne V.	St. Clements										34		
H. & J. Tel. Co. Hilton and Jocelyn	Carterton				34						26		
Ligne part. C. W. Hartman	Clarksburg												
Houghton and South Walsingham Tel. Co.	Port Rowan				36						50		

* Suite de la page 20

RELEVÉ du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du matériel, des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Matériel—Fils—*Suite* * Urbain. Aérien.	Urbain. Sous-terrain.	Urbain. Sous-marin.	Rural. Fil simple.	Rural. Fil simple.	Rural. Aérien.	Rural. Sous-terrain.	Rural. Sous-marin.	Nombre des téléphones.	Nombre des téléphones.	Employés, etc.	Employés, etc.
		Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Galvanizé.	Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Energie centrale.	Energie magnétiq.	Nombre.	Rémunération.
	Ontario—Suite.	milles	milles	milles	milles	milles	milles	milles	milles				$ c.
Réseau mun. de tél. de Huron and Kinloss	Ripley				700						400		
Inwood Rural Tel. Co.	Inwood	1			250						240	2	416 00
Innisfil Tel. Asso.	Lefroy				28						27	1	27 00
Ingersoll Tel. Co., Ltd.	Ingersoll	2¾			1,000						1,020	15	5,400 00
Ingleside Tel. Asso.	Woodstock				4½						7		
Innerkip Rural Tel. Co., Ltd	Innerkip				100						350	3	1,050 00
Johnson & Brandon Tel. Co.	Cannington				9						5		
Kerne & Stenwood Tel. Co.	Milberta				6						6		
King Tel. Co., Ltd	King	12½			89						186	5	1,075 00
Korah Central Tel. Asso.	Sault-Ste-Marie W.				12						10		
King Township Tel. Co.	Kettleby				40						120	7	620 00
Réseau tél. de la corp. de la ville de Kenora	Kenora	75									400	6	2,940 00
Koshee & Sparrow Lake Tel Co.	Sparrow Lake				6						4		
Kitley, Rural Tel. Co. of	Newbliss										180		
Kingston Road Rural Tel. Asso.	Brookside				1½						8		
Lake Simcoe Rural Tel. Co.	Beaverton				5						6		
Leeds & Frontenac Rural Tel. Co., Ltd	Seeley's Bay				400						308		
Lanark & Ramsay Tel. Asso	Innisville				17						15		
Lambton Tel. Co., Ltd.	Sombra				55						110	5	600 00
Réseau mutuel de tél. du Lake Shore	Kincardine				13						37		
Laird Municipal Tel. Asso.	Laird				34						174		

Réseau tél. Leamington & Mersea	Leamington				75						220		
Lansdowne Rural Tel. Co., Ltd.	Lansdowne				275						300	4	685 00
Cie. ind. de tél. de Leeds & Grenville	North Augusta				500						330	4	1,350 00
Long Lake Rural Tel. Co.	Long Lake				100						76		140 00
Ligne part. de Layman	Kingsville				26						101		
Club tél. de Leith & Annan.	Annan				40						72	1	10 00
Assn de téléph. de Luckrow & Kinloss	Holyrood				11						8		
Lavant-Dalhousie Tel. Co.	Lavant Station				32						46		
Cie. de tél. des comtés de Lanark et Carleton	Almonte												
Lennox Tel. Co., Ltd	Gosport											2	102 50
Fil particulier de Lyons	Berkeley				4						11		
Mount Forest Wellington & Grey Tel. Co., Ltd.	Mount Forest				100						38		
Réseau de tél. de McKillop.	Winthrop				300						220		
Mount Pleasant Tel. Co.	Castleton				180	17					232		
Ligne part. du doc. McAsh.	Tara				8						4		
Moscow Rural Tel. Co.	Moscow				39						44		
Mellows, Dr. F. E., Private Line	Saintfield				23						16		
McEachren Tel. Co.	Linwood				58						51	2	
Mackechnie Tel. Co.	Marmora				9								
Manilla Northern Tel. Co.	Manilla				30						48		
Assn municipale de téléph. Maidstone	Woodslee				75						230	2	230 00
Mariposa Tel. Co.	Oakwood				62						160		
Réseau de tél. indépendant Muskoka	Huntsville				18						9	1	20 00
Assn tél. de Moorsville	Crediton				5						30		
Ligne particutière de T. M. McFadden	Pickering				8						12		
Mount Carmel and Centralia	Centralia				18						12		
Corp. indépendante de tél. Mallorytown	Mallorytown	2¾			82						125	2	832 00
Ligne part. du docteur J. J. Moore	Brooklin				10						12		
Ligne p. du doc. McPhails.	Manilla				18						17		
Ligne part. de W. H. Meeks	Fort Rowan				5						5		
Marysburgh Tel. Co.	Milford				300						150		
Mills Tel. Co. of Canada	Thamesford										95	2	700 0
McGregor and Lamb Tel. Co.	Milton				2						5		
Mapleshade Tel. Asso.	Woodstock										5		
Ligne part. de Macdonald	Puslinch					17¼					14	2	
Malahide and Bayham Tel. Asso., Ltd.	Bayham				170							16	1,867 00

Suite de la page 21

RELEVÉ du capital, du coût des recettes, des frais d'exploitation, du matériel, des employés, etc—*Suite.*

Nom de la Compagnie.	Adresse.	Matériel—Fils *suite* *								Nombre des téléphones.		Employés, &c.	
		Urbain.			Rural.								
		Aérien.	Sous-terrain.	Sous-marin.	Fil simple.		Aérien.	Sous-terrain.	Sous-marin.				
		Cui-vre.	Cui-vre.	Cui-vre.	Gal-vanisé.	Cui-vre.	Cui-vre.	Cui-vre.	Cui-vre.	Cen-tral.	Magné-tique.	Nom-bre.	Rému-nération.
	Ontario—Suite.	milles	milles	milles	milles	milles	milles	milles	milles				$ cts.
Assn indépendante de tél. de Mono Mills	Mono Mills				113						114	1	250 00
Réseau rural de téléphone de Monteith Dempsey	Stratford				71						55		
Molesworth Tel. Co., Ltd.	Molesworth				65						55	2	135 00
Assn de tél. de Mornington et Wellesley	Newton				52						96	1	
Assn de tél. de Madawaska	Burnstown				8						21		
McGillicuddy and Zavitz Tel. Co.	Watford				13						11		
Murray Brighton Tel. Co.	Wooler				75						73	3	600 00
McKenzie Private Line	Keward				6½						10		
McKillop, Logan and Hibbert Tel. Co., Ltd.	Gowrie				261						344	12	1,948 00
Minto Rural Tel. Co., Ltd.	Cotswold				99	1¼					71		
Metcalfe Rural Tel. Co., Ltd	Metcalfe				72						129		
Noisy River Tel. Co., Ltd.	Creemore				35						64	3	175 27
Nissouri Tel. Co., Ltd.	Lakeside				70						110	1	250 00
New Dundee Tel. Co., Ltd.	New Dundee				210						150	2	450 00
Nelson Tel. Co., Ltd.	Milton				231						200	4	1,400 00
Cie. t. des c. de Northcote	Northcote				10						19	1	5 00
Réseau du tél. municipal de Easthope-nord	Shakespeare				306						301	8	640 09
Assn de tél. de Norfolk et Tilsonburg	Mabee				70						200	2	242 00
North Wellington Tel. Co., Ltd.	Arthur				80						82	1	50 00

New California Rural Tel. Asso., Ltd	Kingsville				31						49	1	50 00
North Huron Tel. Co., Ltd.	Wingham				234¾						309	2	800 00
North Wentworth Tel. Co.	Ancaster				150						220	4	2,200 00
Nipissingue, ligne part. du	Nipissing				18						1		
Northfield Tel. Co	Ottawa				10½						18		
Norfolk, Cie de tél. du comté de	Waterford	¾			1,000						1,009	15	6,343 00
North Brant Tel. Asso	Chesley				15						34		
New Glasgow Tel. Co., Ltd	Aldboro				40						70		
Niagara District Tel. Co	Jordan Station				306						434	8	2,238 90
Nichols A. E., réseau tél. de	Fergus				13						18		
Oro Tel. Co., Ltd	Shanty Bay				25						45	2	165 00
Orr-Stienhoff Tel. Asso	Mickle				5						8		
Oliver Township Tel. Co	Murillo				130	½					80	6	281 50
Oldfields ligne	Dundalk				3						6		
Omemee Tel. Co., Ltd	Omemee				20						17		
Palace Road Mutual Tel. Asso	Napanee				6						9		
People's Tel. Co	Forest	¼			325						320	4	
Parkhill Rural Tel. Asso	Parkhill				43¼						80		
Pioneer Tel. Asso	Woodstock				6						20		
Penhurst Tel. Asso	Woodstock				1½								
Princeton and Drumbo Tel. Co	Princeton				247						475	15	1,767 00
Porte, réseau tél. de W. W.	Brighton				67							4	415 00
Parkers, ligne part. du doct.	Milverton				50						65	2	200 00
Paul and Eckert Tel. Co	Sebringville				276						90		
Port Arthur Municipal Tel. Co	Port Arthur	1,057	2,180								2,100	40	
Peerless Tel. Asso	Woodstock										6		
Plum Hollow and Eloida Tel. Co	Athens	½			40						125	1	300 00
People's Mutual Tel. Co., Ltd	Bethel				45						76		
Port Hope Tel. Co., Ltd	Clarke				200						178	3	450 00
Pine Grove Tel. Asso	Orillia				2								
People's Telegraph and Telephone Co., Ltd	Maynooth				165						116	9	714 00
Progressive Tel. Co	Sherkston				30						80	3	105 00
Progressive Agriculture Tel. Co	Sault-Ste-Marie				7						12		
Quinlan, Dr. P. F	Stratford				76	½					62		
Queen's, asso. de la ligne	Queen's Line				9						20		
Romney Tel. System	Wheatley				24						23		
Rainy River International Tel. Co., Ltd	Rainy River				5						250	9	4,600 00
Rochester Municipal Tel. Asso	Woodslee				89						230		
Ronald, ligne part	Minesing				18						45		

Suite de la page 23.

RELEVÉ du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du matériel, des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la Compagnie.	Adresse.	Matériel—Fils—*suite* *								Nombre des téléphones.		Employés, &c.	
		Urbain.			Rural.								
		Aérien.	Sous-terrain.	Sous marin.	Fils simple.		Aérien.	Sous-terrain.	Sous marin.				
		Cuivre.	Cuivre.	Cuivre	Galvanisé.	Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Energie centrale.	Energie magnétiq.	Nombre.	Rémunération.
	Ontario—Suite.	milles	milles	milles	milles	milles	milles	milles	milles				
Russell, réseau tél. du doct. A. L.	Bailieboro				50						65	1	100 00
Reid, Cie tél. de Norman	Westmeath				10				¼				
Stormont Tel. Co.	Aultsville				12						25	1	
Sandwich Sud, réseau muni. de tél. de	Maidstone										222	1	365
Sunny Valley Tel. Co.	Chatsworth				6						10		
South Bruce Rural Tel. Co., Ltd	Belmore				102						80	3	76 00
Southwald and Dunwick Tel. Asso., Ltd	Iona Station				100	5					205	5	894 90
Sandwich West Co-op. Tel. Co.	Sutherland				66								
Salem Tel. Asso.	Bowmanville				3½						5		
Sullivan and Elderslie Tel. Co.	Chesley				7						6		
Sprague Tel. Co.	Mountain View				850						550	13	2,375 00
Saint-Jead, réseau tél. de	Arva				150						101	2	150 00
St. Mary's-Medina Tel. Co., Ltd	Medina				57						117	4	359 00
South Malahide Tel. Asso.	Aylmer				190						401	4	998 58
Scarboro Independent Tel. Co., Ltd.	Highland Creek				120						266	2	
Schomberg Tel. Co., Ltd.	Schomberg	½			250						225	5	540 00
South Line and Micaville Tel. Asso.	Allan's Mills				18						12		
South Brant Rural Tel. Co.	Walkerton				12						10		

South Leeds and Pittsburg Rural Tel. Co.	Gananoque				50						154		50 00
Sangeen Tel. Co.	Hanover				4						5		
Asso. part. de tél. de Scratch et Palmer	Kingsville												
Salkeld Andrews Tel. Co.	Goderich				2½						8		
South Bayham and Malahide Co-op. Tel. Asso., Lt.	Lakeview				25						46	2	156 39
Snake River Tel. Asso.	Snake River				24						21		
Stratton Tel. Co.	Stratton Station				48						32	3	780 00
Spring Creek Tel. Asso.	Woodstock				1½						6		
Réseau de tél. de St-Clair	Courtright	1			141		¼		½		170	3	1,225 00
St. Mary's, Kirkton and Exeter Tel. Co.	Kirkton				365						500	5	3,700 00
Ligne part. de Sitzer	Milton				2½						9		
Sunderland Tel. Co., Ltd.	Sunderland				50						93	4	400 00
Sutton and North Gwillimbury	Belhaven				14						73		
Salem Tel. Co.	Allenford				12						36		
Ligne part. Cecil, Swale,	Wiarton				19						7		
Réseau tél. municipal de la vallée de la rivière Slate.	Slate River Valley				58						46	1	209 65
Réseau de tél. municipal local du township de Saint-Vincent,	Meaford				30						145		
Spring Creek Tel. Co.	Hepworth				18						13		
South Ederslie Tel. Asso.	Chesley				20						30		
South Leeds and Pittsburg Rural Tel. Co., Ltd.	South Lake				50						156		75 00
Thedford, Arkona and East Lambton Tel. Co., Ltd.	Thedford				74						155		
Cie de tél. du Dr H. A. Turner	Millbrook				115				½		120		
Temiskaming Tel. Co.	New Liskeard				220						841		
Thompson Rural Line	Hawkesville				6						5		
Ligne part. de Terra Nova-Lile	Terra Nova				10						4		
Réseau unicipal de tél. de Tuckersmith	Egmondville				855						319	7	1,355 00
Thamesville Tel. Co., Ltd.	Thamesville	¼			256						283	6	1,526 00
Tarentorns Tel. Co.	Sault Ste Marie				10								
Ligne Tood et Darling	Goodwood				27						16		
Linne tél. de Ungers	St. Williams				6¼						11		
United Tel. Co., Ltd.	Fernhill				236						400		
Urbam and Rural Tel. Co., Ltd.	Bothwell				144						163	7	1,193 82
Uxbridge and Scott Tel. Co. Ltd.	Uxbridge	15			133						140	1	25 00
Violet Hill Rural Tel. Asso.	Violet Hill				11						14		
Woodbridge and Vaughan Tel. Co., Ltd.	Maple				208						241	4	1,740 00
Woodville Glen Tel. Co.	Woodville				6						6		

* Suite de la page 24.

RELEVÉ du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du matériel, des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	MATÉRIEL—FILS.—*Suite* *								Numbre des téléphones.		Employées, etc.	
		Urbain.			Rural.								
		Aérien.	Sous-terrain.	Sous-marin.	Fils simple.		Aérien.	Sous-terrain.	Sous-marin.				
		Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Galvanisé.	Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Energie centrale.	Energie magnétiq.	Nombre.	Rémunération.
	Ontario—Suite.	milles	milles	milles	milles	milles	milles	milles	milles				$ c.
Wallacetown Lake Shore Tel. Asso.	Wallacetown				40						175	2	425 00
Wellesley Tel. System	Wellesley				60						170	3	600 00
Wheatley Tel. Co., Ltd.	Wheatley				68						300	4	1,239 96
Réseau tél. de Robt Wightman	Clifford				26						63	1	50 00
West Williams Rural Tel. Asso.	Lamon				128						121	9	187 66
Welland County Tel. Co., Ltd	Bridgeburg	151			322						689	22	
West Flamboro Tel. Co.	West Flamboro				3¾								
Wroxeter Rural Tel. Co., Ld	Wroxeter				18¼						253	7	672 30
West Garafraxa Tel. Co-op. Asso., Ltd	Belwood				25						37		
Yarmouth Rural Tel. Co., Ltd	New Sarum				34						43		25 00
Zorra Tel. Asso., Ltd	Embro				50						104	3	425 00
Total		2,393¼	4,641	4¼	29,045¼	50	½		2¼	2,265	37,368	729	168,532 38

Suite de la page 25

RELEVÉ du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du matériel, des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital social.	Dette consolidé.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Matériel—Fils* Urbain. Fil-simple. Galvanisé.	Matériel—Fils* Urbain. Fil-simple. Cuivre.
	Nouvelle-Ecosse.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	milles	milles
Blandford Tel. Co., Ltd	Hubbards	3,200 00	....	....	311 00	186 42	....	....
Cumberland Rural Tel. Co., Ltd	Port Howe	....	....	2,909 50	191 50	191 00	....	....
Coastal Tel. Co., Ltd	Bayside	2,000 00	....	3,350 00	....	....	....	....
Carleton Tel. Co., Ltd	Kemptville	1,500 00	....	1,350 00	445 98	310 99	....	....
Eastern Tel. Co., Ltd	Halifax	250,000 00	....	288,143 37	72,884 49	62,675 13	....	....
East Pictou Tel. Co., Ltd	Little Harbour	....	....	....	277 60	132 06	....	....
Maitland and Noel Tel. Co., Ltd	Noel	....	....	2,000 00	526 79	235 37	....	....
Maple Leaf Tel. Co., Ltd	Merigonish	3,680 00	....	4,147 07	967 19	275 10	....	....
Maritime Telegraph and Telephone Co., Ltd	Halifax	1,000,000 00	....	....	4,100 00	....	....	....
Nova Scotia Tel. Co., Ltd	Halifax	1,180,550 00	....	987,730 84	281,677 58	203,716 33	....	....
New Ross Tel. Co., Ltd	New Ross	6,000 00	....	4,000 00	653 98	330 15	....	....
Sandford and Short Beach Rural Tel. Co., Ltd	Sandford	450 00	....	490 00	120 00	54 20	....	....
Valley Tel. Co., Ltd	Halifax	100,000 00	....	141,177 32	33,806 14	28,130 56	....	....
Yarmouth Amalgamated Tel. Co., Ltd	Halifax	50,000 00	....	73,678 41	19,192 09	17,617 04	356	269
Total	....	2,597,380 00	....	1,508,976 51	415,154 34	313,854 35	356	269
	Nouveau-Brunswick.							
Acadia Tel. Co., Ltd	St-Ignace	....	....	200 00	750 00	566 75	12	....
Consolidated Tel. Co	Bath	7,421 00	....	7,077 00	1,466 07	757 72	....	....
Citizens' Tel. Co., Ltd	Calais, Maine	3,250 00	....	4,000 00	1,700 00	1,105 00	....	....
Canterbury and North Lake Tel. Col, Ltd	North Lake	....	700 00	2,086 92	446 95	152 50	....	....
Farmers' Tel. Co., Ltd	Windsor	10,000 00	2,925 00	14,000 00	2,642 00	1,496 25	5	3
Grindlay, R. M., Tel. Co	Blackville	....	....	800 00	225 00	218 00	3	....
Grand Manan Tel. Co., Ltd	Castalia	2,475 00	....	4,000 00	1,087 35	506 08	90	....

* Suite à la page 42

RELEVÉ du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du matériel, des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital social.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	MATÉRIEL—FILS* Urbain. Fil simple. Galvanisé.	MATÉRIEL—FILS* Urbain. Fil simple. Cuivre.
	Nouveau-Brunswick—Suite.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	milles.	milles.
Morehouse, Blackville Tel. Co., Ltd	Morehouse	2,000 00	....	....	80 00	7 00	....	....
Moore Tel. Co	Penniac	....	....	....	250 00	150 00	....	....
New Brunswick Tel. Co., Ltd	Saint-Jean	1,175,960 00	100,000 00	1,613,628 03	307,686 49	188,814 07	5,441	414¾
St. Martin's Ry. Co	Saint-Jean	....	....	....	155 65	107 90	....	....
St. Martin's Tel. Co., Ltd	Saint-Jean	3,490 00	....	3,610 00	1,152 50	725 12	3	....
Tracy Tel. Co	Tracy Station	250 00	....	250 00	40 00	2 00	....	....
West Isles Tel. Co., Ltd	Lord's Cove	....	....	1,350 00	410 00	202 50	....	....
York and Carleton Tel. Co., Ltd	Debec Jct	5,310 00	....	6,060 00	900 00	345 00	....	....
York and Charlotte Tel. Co., Ltd	Harvey Station	....	....	....	....	....	....	....
Total	....	1,210,156 00	103,625 00	1,657,061 95	318,992 01	195,155 89	5,554	417¾
	Manitoba.							
Téléphones du governement du Manitoba	Winnipeg	....	8,250,000 00	941,095 33	1,115,887 79	1,025,728 00	....	....
Réseau du téléph. de la municipalité de Pipestone	Virden	....	65,000 00	61,723 58	7,558 83	6,306 36	3	....
Union Farmers' Tel. Co	Neepawa	....	....	....	....	....	....	....
Total	....	....	8,315,000 00	1,002,818 91	1,123,446 62	1,032,034 36	3	....
	Ile-du-Prince-Edouard.							
Cie de tél. de l'Ile-du-Prince-Edouard	Charlottetown	100,000 00	....	121,184 01	33,602 26	26,320 81	1,000	....

	Alberta.							
Départ. des tél. de la ville d'Edmonton	Edmonton	.....	337,401 84	363,713 72	52,024 52	13,445 87	25	.....
Réseau tél. du gouvernement	Edmonton	.....	2,000,000 00	2,804,513 36	364,145 52	215,394 86	3,450	.....
Prairie Centre Farmers' Tel. Co., Ltd	Erskine	4,800 00	600 00	.....	.....	.....	3	.....
Western General Electric Co., Ltd	Red-Deer	90,000 00	.....	19,740 17	23,676 06	21,866 75	135	2
Total		94,800 00	2,338,001 84	3,187,967 25	439,846 10	250,707 48	3,613	2
	Colombie-Britannique.							
British Columbia Tel. Co., Ltd	Vancouver	2,500,000 00	.....	.....	831,213 49	628,773 44	5,000	.....
Creston Tel. Co	Creston	3,249 35	.....	8,781 00	1,366 20	1,052 80	.....	.....
Chilliwack Tel. Co., Ltd	Chilliwack	.....	5,000 00	48,714 70	10,843 69	5,011 92	65	2¼
Okanagan Tel. Co	New-Westminster	.....	.....	84,268 55	8,162 74	4,937 18	.....	24
Revelstoke Trent Lake, and Big Bend Tel. Co., Ld	Revelstoke	10,000 00	5,000 00	26,000 00	4,984 60	3,663 00	133	42
Total		2,513,249 35	10,000 00	167,764 25	856,570 72	643,438 34	5,198	68¼

* Suite à la page 43

RELEVÉ du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du matériel, des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	MATÉRIEL, FILS—*Suite.* *								Nombre des téléphones.		Employés, etc.	
		Urbain.			Rural.								
		Aérien.	Sous-terrain.	Sous-marin.	Fil simple.		Aérien.	Sous-terrain.	Sous-marin.				
		Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Galvanisé.	Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Energie centrale.	Energie magnéti.	Nombre.	Rémunération.
	Nouvelle-Ecosse.	milles.	milles.	milles.	milles.	milles.	milles.	milles.	milles.				$ c.
Blandford Tel. Co., Ltd.	Hubbards				18								
Cumberland Rural Tel. Co. Ltd.	Port Howe				120						60		98 00
Coastal Tel. Co., Ltd.	Bayside				75						20		
Carleton Tel. Co., Ltd.	Kemptville				55						5	14	155 00
Eastern Tel. Co., Ltd.	Halifax				1,285	719	$1,168\frac{3}{4}$	$436\frac{1}{4}$	4	1,442	573	54	18,520 00
East Pictou Tel. Co., Ltd.	Little Harbour				22						27		
Maitland and Noel Tel. Co., Ltd.	Noel				40						22	22	130 37
Maple Leaf Tel. Co., Ltd.	Merigonish				70						70	4	175 00
Maritime Telegraph and Telephone Co., Ltd.	Halifax												
Nova Scotia Tel. Co., Ltd.	Halifax				3,360	4,190	$4,469\frac{1}{2}$	$4,716\frac{3}{4}$	12	6,137	1,922	180	55,060 43
New Ross Tel. Co., Ltd.	New Ross				$63\frac{1}{2}$						32	2	130 00
Sandford and Short Beach Rural Tel. Co., Ltd.	Sandford				10						6		
Valley Tel. Co., Ltd.	Halifax				1,110	342	$502\frac{1}{2}$	29			1,253	25	7,940 00
Yarmouth Amalgamated Tel. Co., Ltd	Halifax	$327\frac{1}{2}$	192	2							640	14	4,680 00
Total		$327\frac{1}{2}$	192	2	$6,128\frac{1}{2}$	5,251	$6,140\frac{3}{4}$	5,182	16	7,579	4,630	315	86,888 80
	Nouveau-Brunswick.												
Acadia Tel. Co., Ltd.	Saint-Ignace				108						42	7	360 00
Consolidated Tel. Co.	Bath				200						192	2	300 00
Citizens' Tel. Co., Ltd.	Calais, Maine	7								100			

Canterbury and North Lake Tel. Co., Ltd.	North Lake				24						33	2	120 00
Farmers' Tel. Co., Ltd.	Windsor				140						192	6	1,155 00
Grindlay, R. M., Tel. Co.	Blackville				7						14	2	170 00
Grand Manan Tel. Co., Ltd.	Castalia										60	4	443 71
Morehouse Blackville Tel. Co., Ltd.	Morehouse				11								
Moore Tel. Co.	Penniac				60						20		
New Brunswick Tel. Co., Ltd.	Saint-Jean	4,128¾	3,618		2,819¼	3,505			4	6,447	3,867	279	102,466 34
St. Martin's Ry. Co.	"				30						6		
St. Martin's Tel. Co., Ltd.	"				47								
Tracy Tel. Co.	Tracy Station				10						7		
West Isles Tel. Co., Ltd.	Lords Cove				24				2½		24	1	15 00
York and Carleton Tel. Co., Ltd.	Debec Jct.				85						84		
York and Charlotte Tel. Co Ltd.	Harvey Station				30								
Total		4,135¾	3,618		3,595¼	3,505			6¾	6,547	4,541	303	105,030 05
	Manitoba.												
Tél. du gouv. du Manitoba.	Winnipeg				17,938						33,500	653	198,969 50
Réseau télégraphique de la municipalité de Pipestone,	Virden	19			646½						372	2	1,900 00
Union Farmers' Tel. Co.	Neepawa				8½						9		
Total		19			18,593						33,881	655	200,869 50
	Ile-du-Prince-Edouard.												
Cie de télégraphe de l'île du Prince-Edouard	Charlottetown				1,250						1,011		
	Alberta.												
Département télégr. de la ville d'Edmonton	Edmonton	44½	6¼	75¾						2,687		16	8,391 35
Réseau de tél. du gouvern.	Edmonton	11,489	4,935							4,296	7,151		
Prairie Centre Farmers' Tel Co., Ltd.	Erskine				75						70	10	
Western General Electric Co., Ltd.	Red-Deer				40	28	8				220	20	13,135 00
Total		11,533½	4,941¼	75¾	115	28	8			6,983	7,441	46	21,526 35

Suite de la page 39.

RELEVÉ du capital, du coût, des ventes, des frais d'exploitation, du matériel, des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Addresse.	MATÉRIEL, FILS—*Suite.**								Nombre des téléphones.		Employés, etc.	
		Urbain.			Rural.								
		Aérien.	Sous-terrain.	Sous-marin.	Fil simple.		Aérien.	Sous-terrain.	Sous marin.				
		Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Galvanisé.	Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Energie centrale.	Energie magnéti.	Nombre.	Rémunération.
	Col. Britannique.	milles.	milles.	milles.	milles.	milles.	milles.	milles.	milles.				$ c.
British Columbia Tel. Co., Ltd.	Vancouver	39,195	10,303¾	....	1,500	2,230	300	....	20	17,799	4,463	799	....
Creston Tel. Co.	Creston	....	....	....	194	....	....	....	....	....	68	5	700 00
Chilliwack Tel. Co., Ltd.	Chilliwack	....	....	....	520	....	....	....	....	....	611	7	3,056 93
Okanagan Tel. Co.	New-Westminster	6	....	....	191	....	....	....	....	....	303	8	655 00
Revelstoke, Trent Lake and Big Bend Tel. Co., Ltd.	Revelstoke	22	....	....	4	5	....	....	....	....	217	....	3,480 00
Total	....	39,223	10,303¾		2,409	2,235	300	....	20	17,799	5,662	819	7,891 93

* Suite de la page 41.

RELEVÉ du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du matériel, des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital social.	Dette consolidée.	Coût des terres et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Matériel—Fils.* Urbain. Fil simple. Galvanisé.	Matériel—Fils.* Urbain. Fil simple. Cuivre.
	Saskatchewan.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	milles.	milles.
Dundurn Telephone Co.	Dundurn	2,500		281 06	1,253 20	991 83		
Lumsden Radial Tel. Co.	Lumsden			4,000 00	3,300 00	2,036 50	2	5
Midale Tel. Co.	Midale	1,700 00	600 00	2,237 66	451 35	417 05	2½	
Farmer's North-East Tel. Co	Milestone	950 00		950 00	75 00	75 00		
Oxbow Tel. Co.	Oxbow	1,975 00		2,907 78	2,308 02	1,989 02		
Milestone S. W. Tel. Co.	Milestone	1,530 00		1,991 91	261 00	290 00		
Milestone Farmer's Mutual Tel. Co	Milestone			2,278 45	2,504 50	2,298 00	13	
Carievale Farmer's Tel. Co	Carievale	2,450 00		3,560 75	1,253 86	669 35		
Buck Lake Farmer's Tel. Co.	Milestone			1,100 00		220 00		
Fort Pelly Tel. Asso., Ltd	Pelly			770 00	55 00			
Doukobor Farmer's Tel. Co	Verigen	5,000 00		2,736 20		300 00		
Fleming Tel. Co.	Fleming	1,450 00		1,862 52	894 00	308 00	10	
Carnduff Municipal Tel. Co	Carnduff			4,395 37	1,456 00	1,100 00		
Abernethy Municipal Tel. Co	Abernethy			3,500 00	1,060 00	500 00		
Allan Rural Tel. Co.	Allan	10,500 00		10,170 60	1,008 00	740 00		
Allindale Rural Tel. Co.	Sintaluta							
Adelaide Rural Tel. Co.	Rouleau				240 00	69 50		
Arm River Rural Tel. Co	Girvin							
Abbotsford Rural Tel. Co	Wolesley	800 00						
Brownhill Rural Tel. Co.	Grenfell							
Buffalo Hill	Southey							
Boggy Creek Rural Tel. Co	Lumsden	1,625 00		1,625 00	256 00	241 00		
Bee Line Rural Tel. Co.	Abernethy	1,325 00		1,117 65	80 00	55 75		
Broadway Rural Tel. Co.	Belle-Plaine	1,100 00		1,078 39	20 00	15 00		
Belbeck	MooseJaw	1,675 00		1,422 00				
Cie de tél. rurale de Balcarres, sud	Balcarres	3,575 00		3,300 00	594 00	55 00		
" " " nord	"			876 50	21 00	21 00	2	
" " " ouest	"							

* Suite à la page 50

RELEVÉ du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du matériel, des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la companie.	Adresse.	Capital social.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	MATÉRIEL—FILS.* Urbain. Fil simple. Galvanisé.	MATÉRIEL—FILS.* Urbain. Fil simple. Cuivre.
	Saskatchewan—Suite.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	milles.	milles.
Cie de tél. rural de Buffalo Lake	Tuxford	3,500 00		3,500 00	400 00	405 00		
" " Broderick	Broderick	3,000 00						
" " Coul-Vue	Rouleau	1,750 00						
" " Belleee	Pense	1,300 00		1,250 00				
" " Corinne	Milestone	3,575 00	335,85	4,000 00	711 00	500 50	½	
" " Creelman	Creelman	5,650 00		5,750 00	1,380 00	590 00	15	½
" " Central	Condie	1,800 00		1,272 69		32 00		
" " Cory	Saskatoon	2,900 00		3,192 75		31 75		
" " Carmel	MooseJaw	1,750 00		1,750 00				
" " Coulee View	Grand Coulee	1,200 00				49 05		
" " Chester	MooseJaw	3,500 00						
" " Dalesboro	Dalesboro	900 00						
" " Dalmeny	Dalmeny	4,200 00		4,223 10	390 48	379 34		
" " Dee Line	Abernethy	375 00		360 00	25 00			
" " Duff	Lemberg				156 00	6 50		
" " Elstow	Elstow	8,300 00		11,000 00		94 20		
" " Eastview	Eastview	2,400 00		1,581 55		28 00		
" " Elmore	Elmore	5,075 00		5,075 00	546 00	600 00		
" " Ellisboro	Ellisboro			2,665 00	260 00	108 00		
" " Elgin	Moosomin	750 00		600 00	108 00	51 20		
" " Empire	Carievale	1,040 00		1,138 09	67 00	118 19		
" " East Line	Abernethy				105 00			
" " East Halbrite	Halbrite	2,000 00						
" " East Fillmore	Fillmore	1,500 00	200 00	1,700 00				
" " Fleming North	Fleming	1,870 00			360 00	194 00		
" " Fairmede	Fairmede							
" " Forest	Lumsden				464 00	136 50		
" " Florence	Carnduff	2,500 00			300 00	300 00		

"	"	Francis	Francis	2,800 00		2,891 75	355 80	260 00		
"	"	Farmers	Herbert	2,000 00		2,000 00				
"	"	Gray Milestone	Milestone	1,950 00		2,496 00				
"	"	Golden Flat	Drinkwater	3,000 00		3,452 00	300 00	32 50		
"	"	Greendale	Boharm	1,000 00		750 00	34 00	34 00		
"	"	Grassmere	Qu'Appelle	1,200 00		1,400 00				
"	"	Graytown	Windthorst	700 00						
"	"	Haycreek	Maple Creek	1,200 00		900 00			1	
"	"	Huron Clinton	MooseJaw					300 00		
"	"	Hill Farm	Lemberg					90 00		
"	"	Hepburn	Hepburn	4,215 50		4,480 00				
"	"	Heward	Heward	1,150 00	1,150 00	1,125 00	210 00			
"	"	International	North Portal	700 00		700 00	160 00	95 00		
"	"	Kenlis	Kenlis	1,250 00		1,250 00	225 00	50 00		
"	"	Kenilworth	Pence	1,200 00		1,126 00	90 00	65 00		
"	"	Kinley	Kinley	700 00					3	
"	"	Lake Centre	Strassburg	1,200 00						
"	"	Lampman	Lampman	1,450 00	1,000 00	1,243 71	1,199 00		1	
"	"	Laird	Laird	5,500 00						
"	"	Langbank	Langbank	475 00	1,325 00	500 00				
"	"	Lumsden Beach	Lumsden			1,000 00		201 00		
"	"	Lake	Abernethy	600 00		650 00	40 00			
"	"	Maple Leaf	Tuxford				330 00	330 00		
"	"	Moosomin	Moosomin			3,950 32	842 80	123 55		
"	"	Moosomin est	Moosomin	1,600 00		1,100 00	180 00	114 10		
"	"	McTaggart	McTaggart	3,600 00		3,782 00	697 25	658 00	1	
"	"	Moose Jaw, Granton et Blue Hill	MooseJaw	4,850 00	1,916 12	5,432 12	285 00	476 20		
"	"	Maple Valley	Davidson	3,700 00		4,000 00	560 00			
"	"	Minisota	Vanscoy	1,125 00			252 00	94 75		
"	"	North Regina	Regina	525 00		414 54	91 00	82 00		
"	"	North Carievale	Carievale	1,000 00		877 49		25 00		
"	"	North Portal	North Portal	2,275 00		2,531 25	522 00	214 00		
"	"	Nutana	Saskatoon	675 00			90 00			
"	"	North Weyburn	Weyburn							
"	"	North Aberdeen	Aberdeen	900 00		600 00	144 00	18 00		
"	"	New Deloraine	Davidson	3,000 00		2,200 00	380 00	77 00		
"	"	Nor-East Weyburn	Weyburn							
"	"	North Halbrite	Halbrite	3,025 00						
"	"	North Yorkton	Yorkton	4,600 00						
"	"	Okabena	Drinkwater	990 00		991 72	90 00	97 00		
"	"	Oxbow	Oxbow	10,000 00		7,052 00	1,296 00	872 00		
"	"	Pleasant Plains	Blackwood	1,600 00		1,600 00	114 00	58 00		
"	"	Pasqua	Pasqua	500 00		500 00		2 00		
"	"	Pasqua sud-est	Pasqua	1,000 00		1,065 00		25 00		
"	"	Pleasant Creek	Lemberg	2,375 00		1,434 81	78 30	120 50		
"	"	Pengarth	Pengarth	2,300 00						
"	"	Regina Grandview	Kronan	3,850 00						
"	"	Rouleau Farmers	Rouleau	2,500 00		1,450 00	300 00	270 00		
"	"	Rose Valley	Indian Head	4,075 00		3,679 25	604 00	374 29		
"	"	Rough Bark	Halbrite	3,000 00		1,906 00	300 00	125 00		
"	"	Regina Beach	Lumsden	2,500 00		2,700 00	800 00	132 75		

* Suite à la page 56.

RELEVÉ du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du matériel, des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Addresse.	Capital social.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais des exploitations	Matériel—Fils. Urbain. Fil simple. Galvanisé.	Matériel—Fils. Urbain. Fil simple. Cuivre.
	Saskatchewan—Suite.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c	milles.	milles.
Cie de tél. rural de Riga	Riga	1,400 00		1,400 00	220 00			
" " Red Fox Valley	Sintaluta	2,500 00				105 00		
" " Rufus	Pense							
" " Rudolf	Rouleau	1,275 00						
" " Rosthern	Laird	3,300 00						
" " Spring Creek Coverdale	Moosomin				520 00			
" " Silverton	Carnduff	1,750 00				193 50		
" " Stoney Beach	Belle Plaine	5,000 00		4,805 21	641 70	522 58		
" " South Antler	Carnduff	1,100 00		990 00				
" " Stoughton	Stoughton	1,500 00		2,600 00				
" " South Regina	Regina	1,000 00						
" " Sunny South	Indian Head	1,050 00		1,059 48	200 50	93 41		
" " Sutherland	Saskatoon	1,200 00		1,225 43		87 00		
" " South Cariedale	Cariedale	915 00		1,026 04	63 75	113 52		
" " South Gainsborough	Gainsborough	2,500 00		2,566 27	200 00	170 00		
" " Sherwood	Regina	3,375 00		4,000 00				
" " Simpson	Simpson	4,300 00						
" " Superior	Swift Current	1,450 00						
" " Sydenham	Guersney	1,900 00						
" " Summerbury	Summerbury	4,325 00		4,350 00				
" " Tregarva Union	Tregarva	4,075 00		4,800 00	840 00	418 00		
" " Thunder Creek	Carriedale	1,025 00		950 00		100 00		
" " Vanscoy	Vanscoy	1,425 00	1,737 50		325 00	584 15		
" " Viewhill	Estervan							
" " Westfield	Wolseley		2,700 00					
" " Wideawake	Indian Head	3,825 00		4,684 37	684 00	360 44		
" " Weyburn	Weyburn	2,500 00		500 00		807 00		
" " Wheatlands	Carnduff			4,000 00	900 00	595 00		

" " Wascana	Lumsden	2,700 00		2,550 00	260 00	241 75		
" " Welwyn	Cailmount	2,175 00		3,485 00	684 00	248 00		
" " Wheatfields	Perdue			1,035 00	150 00	7 50		
" " West Pioneer	MooseJaw	1,650 00		1,400 00				
" " Waldheim	Waldheim	1,975 00		1,800 00				
" " Weldon	Greenfell	3,500 00						
" " Wildwood	Carlyle	1,300 00						
" " Windum	Waldheim	3,750 00		4,000 00				
" " Yellow Grass	Yellow Grass			1,829 73	890 00	608 00		
Réseau téléph. du gouv. de la Saskatchewan	Regina		1,681,961 90	1,681,961 90	240,046 78	135,660 62	18,000	
Total		266,585 00	1,692,926 37	1,911,469 41	279,559 29	162,348 34	18 051	5½

* Suite à la page 53

RELEVÉ du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du matériel, des employés, etc.—*Suite*

Nom de la compagnie.	Adresse.	MATÉRIEL,—FILS—*Suite.** Urbain. Aérien.	Urbain. Sous-terrain.	Urbain. Sous-marin.	Rural. Fil simple.	Rural. Fil simple.	Rural. Aérien.	Rural. Sous-terrain.	Rural. Sous-marin.	Nombre de téléphones.	Nombre de téléphones.	Employés, etc	Employés, etc
		Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Gal-vanisé.	Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Energie centrale.	Energie magnétiq.	Nombre.	Rémuné-ration.
	Saskatchewan.	milles	milles	milles	milles	milles	milles	milles	milles				$ c.
Dundurn Telephone Co.	Dundurn	28	4								51	4	800 00
Lumsden Radial Tel. Co.	Lumsden	1½									100	4	1,800 00
Midale Tel. Co.	Midale									29		1	272 25
Farmers North East Tel. Co	Milestone				20								
Oxbow Tel. Co.	Oxbow				10						88		
Milestone S. W. Tel. Co.	Milestone				46					29			29 00
Milestone Farmers Mutual Tel. Co.	Milestone				12						41	4	1,300 00
Carievale Farmers Tel. Co.	Carievale	32									45	4	521 55
Buck Lake Farmers Tel. Co	Milestone				19					22			25 00
Fort Pelly Tel. Asso., Ltd.	Pelly				15						13		
Doukobor Farmers Tel. Co.	Verigen				55								
Fleming Tel. Co.	Fleming				120							21	223 50
Carnduff Municipal Tel. Co.					30						69		
Abernethy Municipal Tel. Co.					2½						42		
Cie de tél. rur. de Allan	Allan				86						85	2	570 00
" Allindale	Saintaluta				20								
" Adelaide	Rouleau				20						20		
" Arm River	Girvin				18					20			
" Abbotsford	Wolesley												
" Brownhill	Grenfell				42					21			
" Buffalo Hill	Southey												
" Boggy Creek	Lumsden				19						16		
" BeeLine	Abernethy				9					8			
" Broadway	Belle Plaine				11					12			
" Belbeck	MooseJaw				28½								

"	Balcarres, South.	Balcarres		36						33		
"	Balcarres, North.	Balcarres		14					7			
"	Balcarres, West.	Balcarres		19								
"	Buffalo Lake	Tuxford		28½					27		1	300 00
"	Broderick	Broderick										
"	Belle Vue	Rouleau										
"	Coulee	Pense		15½					13		2	117 00
"	Corinne	Milestone		72	1					47		
"	Creelman	Creelman		152	½					60	3	445 00
"	Central	Condie		18						10		
"	Cory	Saskatoon				22				29		
"	Carmel	Moosejaw		40								
"	Coulee View	Grand Coulee		10½								
"	Chester	MooseJaw										
"	Dalesboro	Dalesboro										
"	Dalmeny	Dalmeny		95						62	7	251 00
"	Dee Line	Abernethy		5						5		
"	Duff	Lemberg		12						13		
"	Elstow	Elstow		109						83	3	520 00
"	Eastview	Eastview		25								
"	Elmore	Elmore		160								
"	Ellisboro	Ellisboro		66						24		
"	Elgin	Moosomin		5¼						9		
"	Empire	Carievale		14½						14	1	25 00
"	East Line	Abernethy		7						7		
"	East Halbrite	Halbrite										
"	East Fillmore	Fillmore		26						13		
"	Fleming North	Fleming		40						20	2	20 00
"	Fairmede	Fairmede		32½							1	50 00
"	Forest	Lumsden		74								
"	Florence	Carnduff		29						30	1	120 00
"	Francis	Francis		20						23	1	240 00
"	Farmers	Herbert		30							2	600 00
"	Gray Milestone	Milestone		80						26		
"	Golden Flat	Drinkwater		23						20	2	120 00
"	Greendale	Boharm		18						5		
"	Grassmere	Qu'Appelle		14						13		
"	Graytown	Windthorst										
"	Haycreek	Maple Creek		10½								
"	Huron Clinton	MooseJaw		26							2	300 00
"	Hill Farm	Lemberg		40								
"	Hepburn	Hepburn		70								
"	Heward	Heward		11						14	1	25 00
"	International	North Portal		11						10	1	
"	Kenlis	Kenlis		13						15	1	15 00
"	Kenilworth	Pense		13						12		
"	Kinley	Kinley		12								
"	Lake Centre	Strassburg										
"	Lampman	Lampman		28								
"	Laird	Laird										
"	Langbank	Langbank		13								

* Suite de la page 46

RELEVÉ du capital, du coût des recettes, des frais d'exploitation, du matériel, des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la Compagnie.	Adresse.	Matériel, fils—*Suite.** Urbain. Aérien. Cuivre.	Urbain. Sous-terrain. Cuivre.	Urbain. Sous-marin. Cuivre.	Rural. Fil simple. Galvanisé.	Rural. Fil simple. Cuivre.	Rural. Aérien. Cuivre.	Rural. Sous-terrain. Cuivre.	Rural. Sous-marin. Cuivre.	Nombre des Téléphones. Energie centrale.	Nombre des Téléphones. Energie magnéti.	Employés, etc. Nombre.	Employés, etc. Rémunération.
	Saskatchewan—Suite.	milles	milles	milles	milles	milles	milles	milles	milles				$ cts.
" Lumsden Beach.	Lumsden				20								
" Lake	Abernethy				7						8		
" Maple Leaf	Tuxford				52						20		
" Moosomin	Moosomin				140								
" Moosomin East	Moosomin				22	1					10	4	21 50
" McTaggart	McTaggart				90						61	3	623 00
" Moose Jaw, Granton and Blue Hill	MooseJaw				40					45		1	100 00
" Maple Valley	Davisdon				34½								
" Minisota	Vanscoy				29						22		
" North Regina	Regina				4½	¼					7	1	25 00
" North Carievale	Carievale					10½							
" North Portal	North Portal				31¼					29			
" Nutana	Saskatoon										9		
" North Weyburn	Weyburn				27½							2	200 00
" North Aberdeen	Aberdeen				6					1		1	
" New Deloraine	Davidson				17							1	20 00
" N-East Weyburn	Weyburn				10							2	
" North Halbrite	Halbrite												
" North Yorkton	Yorkton												
" Okabena	Drinkwater				9								
" Oxbow	Oxbow				80								
" Pleasant Plains	Blackwood				13¾					1	9		

Cie tél. rural de Pasqua.....	Pasqua...........				10								
" de Pasqua sud-est........	Pasqua...........				11½						8		
" de Pheasant Creek......	Lemberg...........				14						14	1	25 00
" de Pengarth	Pengarth...........												
" de Regina Grandview	Kronan...........				92					22			
" des cultivateurs Rouleau....	Rouleau...........				18								
" de Rose Valley...	Indian Head........				91						33	2	80 00
" de Rough Bark...	Halbrite...........				22					25		2	100 00
" de Regina Beach..	Lumsden...........				26¼								
" de Riga..........	Riga...........				24						11		
" de Red Fox Valley	Sintaluta...........												
" de Rufus.........	Pense...........				10						11		
" de Rudolf........	Rouleau...........											1	25 00
" de Rosthern	Laird...........				29					22			
" de Spring Creek Coverdale.	Moosomin...........				51½					26			
" de Silverton......	Carnduff...........				25								
" de Stoney Beach.	Belle Plaine........				90						53	2	460 38
" de South Antler..	Carnduff...........				26						13		
" de Stoughton	Stoughton...........				24¾						29		
" de South Regina.	Régina...........				10							1	25 00
" de Sunny South..	Indian Head........				23½					11			
" de Sutherland....	Saskatoon...........				14						12		
" deSouth Cariedale	Cariedale...........				13					15			
" de South Gainsborough	Gainsborough.......				28							1	20 00
" de Sherwood.....	Régina...........				32							1	75 00
" de Simpson.......	Simpson...........												
" de Superior.......	Swift Current......												
" de Sydenham....	Guernsey...........												
" de Summerbury,.	Summerbury........				43						36		
" de Tregarva	Tregarva...........				43								
" de Thunder Creek......	Carriedale...........				27						13		
" de Vanscoy.......	Vanscoy...........				22					1		2	194 00
" de Viewhill	Estervan...........				22						12		
" de Westfield.	Wolseley...........				21						22		
" de Wideawake. ..	Indian Head........				35						38	1	85 00
" de Weyburn......	Weyburn...........				200						74	11	465 00
" de Wheatlands...	Carnduff...........				126						50	1	50 00
" de Wascana......	Lumsden...........				26							1	20 00
" de Welwyn.......	Cailmount...........				54¼							2	248 00
" de Wheatfields....	Perdue...........				23						10		
" de Pioneer-ouest..	Moose Jaw........				17						11		
" de Waldheim.....	Waldheim...........				17						22		
" de Weldon........	Greenfell...........				29½						28		
" de Wildwood.....	Carlyle...........				10½						12		

* Suite de la page 47

RELEVÉ du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du matériel, des employés, etc.—*Fin.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Matériel, Fils—*Suite.* *								Nombre des téléphones.		Employées, etc.	
		Urbain.			Rural.								
		Aérien	Sous-terrain.	Sous-marin.	Fil simple.		Aérien	Sous-terrain	Sous-marin.				
		Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Galvanisé.	Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Cuivre.	Energie centrale.	Energie magnétiq.	Nombre.	Rémunération.
	Saskatchewan—Suite	milles	milles	milles	milles	milles	milles	milles	milles				$ c.
Cie tél. rural de Windum...	Waldheim..........	....	....	....	37	....	....	....	....	....	52	....	....
" de Yellow Grass.	Yellow Grass.......	....	....	....	25	....	....	....	....	....	54	....	....
Réseau télép. du gouverne-	Régina.............												
ment de la Saskatchewan.	Régina.............	....	....	....	5,000	....	....	....	....	....	6,735	....	510 00
Total......	....	61½	4		9,218½	13¼	22	....	....	386	8,666	115	12,061 18

* Suite de la page 49

STATISTIQUES DES MESSAGERIES

DU

DOMINION DU CANADA

POUR

L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN

1911

A. W. CAMPBELL,

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1912

[N° 20e—1912]

Au Feld Maréchal, Son Altesse Royale le Prince ARTHUR WILLIAM PATRICK ALBERT; *Duc de Connaught et de Strathearn et Earl de Sussex en la Pairie du Royaume Uni, Prince du Royaume Uni, de Grande Bretagne et d'Irlande, Duc de Saxe, Prince de Saxe-Cobourg et Gotha; Chevalier de l'Ordre très illustre de la Jarretière; Chevalier de l'Ordre très ancien et très illustre de Saint-André; Chevalier de l'Ordre très illustre de Saint-Patrice; Membre du Très Honorable Conseil Privé de Sa Majesté: Premier et Principal Chevalier Grand'Croix et Grand Maitre de l'Ordre très honorable du Bain; Chevalier Commandeur de l'Ordre très distingué de l'Etoile de l'Inde; Chevalier Commandeur de l'Ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-Georges. Chevalier Grand Commandeur de l'ordre très éminent de l'Empire de l'Inde; Chevalier Grand'Croix de l'Ordre Royal de Victoria: Aide de Camp particulier de Sa Majesté le Roi, Gouverneur Genéral et Généralissime du Canada.*

PLAISE A VOTRE ALTESSE ROYALE,—

Le soussigné a l'honneur de presenter à Votre Altesse Royale les Statistiques des Messageries pour l'année close le 30 juin 1911.

F. COCHRANE,
Ministère des Chemins de fer et Canaux.

L'Honorable F. COCHRANE,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre le premier rapport du Contrôleur des Statistiques, relatif aux opérations effectuées par les compagnies de Messageries du Dominion du Canada, pendant l'année close le 30 juin 1911.

Votre obéissant serviteur,

A. W. CAMPBELL,

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

BUREAU DU CONTROLEUR DES STATISTIQUES.

OTTAWA, 25 janvier 1912.

A. W. CAMPBELL, Ecr., C.E.,

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-jointes, les statistiques des messageries pour l'année close le 30 juin 1911.

Ces statistiques ont été compilées sous l'autorité d'un amendement à la Loi des chemins de fer, adopté par le Parlement en 1911. Immédiatement après la mise en vigueur de cet amendement, les compagnies de messageries ont été notifiées qu'elles auraient à fournir un compte rendu de leurs opérations de l'année close le 30 juin. Cet avis n'était pas adéquate et dans ces circonstances il n'eut pas été raisonnable d'attendre d'elles un état complet des faits statistiques. Je suis heureux de dire, cependant, que la substance de ce rapport procurera un grand nombre des renseignements utiles et précieux en ce qui concerne les compagnies de messageries qui opèrent au Canada.

Voici les noms des compagnies qui ont fourni des rapports :—

La Canadian Express Company.
La Dominion Express Company.
La Canadian Northern Express Company.
L'American Express Company.
La United States Express Company.
La National Express Company.
La Great Northern Express Company.
La Wells Fargo et Company.

Le premier point à déterminer étant celui qui concerne les annexes et les classifications. L'Interstate Commerce Commission avait commencé à rassembler les statistiques des messageries en 1910, et il fut constaté que toutes les compagnies ci-dessus mentionnées, à l'exception d'une, exploitaient unc affaire internationale. Les dispositions et classifications des rapports de l'Interstate Commerce Commission furent trouvées satisfaisantes et dans l'intérêt de l'uniformité et de leur côté pratique, elles furent adoptées avec quelques modifications sans importance. Il n'était pas désirable que les compagnies adressant des rapports fussent mises dans l'obligation, nettement inutile, de rédiger deux rapports distincts et dissemblables.

DONNÉES HISTORIQUES.

Il sera utile pour permettre de bien comprendre la situation des messageries au Canada, de donner un rapide aperçu historique des organisations qui ont adressé des rapports.

CANADIAN EXPRESS COMPANY.

Cette compagnie fut organisée le 16 février 1865, sous l'autorité du chapitre 23, Vic. 27 et 28.

Son capital autorisé se compose de 30,000 actions de $100 chacune, dont 17,052 ont été émises et sont en circulation. Les espèces réalisées par la vente de ces actions s'élèvent d'après le rapport, à $865,200. L'achat du capital-actions de la compagnie par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a été effectué en 1891 ; il fut payé $660,000 en

espèces. Le total de la dette capitale de la compagnie était à cette époque de $1,500,-000. Depuis le capital social a été augmenté à $1,705,200. La compagnie n'a annoncé aucun taux de dividende. Le capital est gardé en dépôt pour la compagnie du Grand-Tronc, par messieurs A. W. Smithers, Charles M. Hayes, E. H. Fitzhugh, W. Wainright, M. M. Reynolds, F. Scott, H. Paton et E. J. Chamberlain. A l'exception de M. Smithers, ces messieurs sont tous directeurs de la compagnie.

Les officiers de la compagnie sont : M. Charles M. Hayes, président ; M. James Bryce, vice-président ; M. Frank Scott, secrétaire-trésorier ; M. W. H. Biggar, conseil, et M. W. W. Williamson, auditeur-général. Le siège de la compagnie est à Montréal.

Les opérations de la Canadian Express Company sont effectuées principalement sur le réseau du Grand-Tronc et sur le réseau du Gouvernement Canadien. La longueur des parcours sur lequel elle opère est de 7,230 milles.

La Dominion Express Company.

La Dominion Express Company ut organisée le 23 mai 1873, sous le régime de Vic. 36, chapitre 113. Le capital social de la compagnie s'élève à $2,000,000 divisé en 20,000 actions d'une valeur au pair de $100 chacune et dont la totalité est en circulation.

Voici les noms des directeurs : Sir T. G. Shaughnessy, MM. W. T. Stout, R. B. Angus, C. F. Smith et C. R. Hosmer. Ces directeurs sont les dépositaires de la totalité du capital de la compagnie, pour la compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien. La compagnie a déclaré le 30 juin un dividende de 8 pour 100 par an sur le capital social.

Les officiers de la compagnie sont : M. W. L. Stout, président et directeur général; M. C. F. Smith, vice-président ; M. A. R. G. Heward, secrétaire ; M. G. A. Norman, trésorier ; M. H. Plant, auditeur-général. Le siège central de la compagnie est à Toronto.

La compagnie opère sur les lignes de la compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien et la distance sur laquelle elle affectue son service est de 13,709 milles, en dehors des 14,148 milles sur l'océan.

La Canadian Northern Express Company.

La Canadian Northern Express Company fut organisée le 13 juin 1902, en vertu d'une loi spéciale du Parlement, 2 Edouard VII, chap. 49.

Le capital autorisé de la Compagnie est de $1,000,000 divisé en 10,000 actions d'une valeur au pair de $100 chacune. Sur ce capital, $300,000 étaient en circulation le 30 juin, mais aucun dividende n'était déclaré. La Mackenzie Mann & Co., Limited, propriétaire de 90 pour 100 du capital social, a le contrôle de la compagnie. Les directeurs sont :— Sir William Mackenzie, Sir Donald D. Mann, M. A. J. Mackenzie et M. Z. A. Lash. Son siège est à Toronto, quoique le surintendant général soit fixé à Winnipeg.

Les officiers de la compagnie étaient le 30 juin :—Sir William Mackenzie, président ; Sir Donald D. Mann, vice-président ; R. P. Ormsby, secrétaire ; M. L. W. Mitchell, trésorier ; M. G. G. Ruel, avocat principal ; Hon. F. X. Phippen, C.R. conseil ; M. J. D. Morton, auditeur ; et M. W. C. Muir, surintendant.

La compagnie opère presque entièrement sur la Canadian Northern Railway Co., et son parcours était le 30 juin de 4,422 milles.

L'American Express Company.

L'American Express Company fut formée sous le régime du droit commun de l'Etat de New-York, le 18 mars 1850 et le 15 novembre 1859, en société par actions. C'est une compagnie consolidée, l'American Express Company et la Merchants Union Express Company ayant fusionné par une convention en date du 25 novembre 1868. La New England Despatch Company, corporation qui opérait sous le régime des lois du Massachusetts, fut achetée en 1891 par l'American Express Company, et quoiqu'elle

existe toujours en tant que corporation, ses recettes et ses dépenses sont comprises dans celle de l'American Express Company.

L'American Express Company est décrite dans le rapport comme "Société libre ou association de personnes organisées d'après une convention passée entre ses membres. Elle ne possède d'autres droits, privilèges ou franchises, que ceux dont jouissent tout individu ou toute association d'individus."

Le capital de la compagnie est de $18,000,000, divisé en 18,000 actions d'une valeur au pair de $100 chacune. Sur ce capital, $340,000 sont rentrés dans le trésor. Le taux annuel de dividende est de 12 pour 100. Les espèces réalisées par la vente des 130,000 actions s'élèvent d'après le rapport à $900,000.

Les directeurs de la compagnie sont:—Messieurs James E. Fargo, Lewis Cass Lydyard, Francis T. Flagg, Cornélius Vanderbilt, William H. Seward, Charles M. Pratt, John H. Bradly et Horace Harding. Les officiers sont :—M. James C. Fargo, président ; M. Lewis Cass Ledyard, 1er vice-président ; M. Francis F. Flagg, 2me vice-président ; M. William H. Seward, secrétaire ; M. Jane F. Fargo, trésorier ; M. William E. Powelson, contrôleur ; et M. John H. Gradley, directeur du trafic. Les bureaux de la compagnie sont à New-York, 65 Broadway.

La compagnie opère au Canada, sur douze lignes de chemin de fer situées soit entièrement soit en partie de ce côté de la frontière. D'après le rapport, la longueur de ces lignes est au Canada de 1252 milles.

La National Express Company.

La National Express Company fut formée en société par actions, sous le régime du droit commun de l'Etat de New-York, le 1er avril 1895. Elle est sous le contrôle de l'American Express Company, et c'est de cette compagnie que le ministère à reçu le rapport la concernant. Voici les déclarations qui y sont faites :—La National Express Company est une organisation non constituée en corporation ; elle est formée par l'American Express Company au capital nominal de $500,000, dont $475,000 furent émis lors de la formation à l'American Express Company, la différence, soit $25,000, fut souscrite au pair par les directeurs et autres personnes ayant des rapports avec l'American Express Company. Elle fut instituée en vertu d'une convention d'après laquelle l'American Express Company se réservait le droit de racheter ses actions en tout temps au prix actuel. La seule entreprise de messageries qu'elle exploite pour son propre compte est le service des messageries de la Delaware et Hudson Company ; chemin de fer Greenwich et Johnsonville ; chemin de fer Grand-Tronc, entre Rouses-Point et Montréal et entre Moers Junction et Montréal ; ligne de Keeseville, Ausable Chasm et Lac Champlain. Ligne de Middleburgh et Schoharie, la Hudson Navigation Company (Peoples Line Steamers) entre New-York et Albany ; et ligne de la vallée Schoharie ; le reste de l'entreprise de la dite compagnie est exploité par elle pour le compte de l'American Express Company dont elle est l'agent. Toutes les propriétés qu'elle a reçues lors de son organisation lui ont été cédées par l'American Express Company en considération de la remise de ses titres à cette compagnie, à l'exception de la part en espèces de $25,000 ci-dessus mentionnée provenant d'actionnaires particuliers. Depuis la formation de cette compagnie, l'American Express Company a, dans un ou deux cas, à l'occasion de la mort d'actionnaires, acquis leur stock à un prix inférieur à l'option ci-dessus.

Les affaires de la compagnie sont exploitées par l'American Express Company, à New-York, 65 Broadway.

La United States Express Company.

La United States Express Company fut organisée le 22 avril 1854, dans l'Etat de New-York, pour un terme de dix années. Ce terme fut prolongé de vingt ans le 28 novembre 1859. Son dernier prolongement fut ratifié le 24 novembre 1903, pour un nouveau terme de vingt années. Voici les déclarations contenues dans le rapport :—

" La United States Express Company n'est pas une corporation. C'est une association non constituée, une réunion de personnes associées pour exploiter ensemble un

service de messageries. Chacun des membres est soumis à toutes les responsabilités des associations en ce qui concerne les obligations de la compagnie. Elle fut organisée dans l'Etat de New-York, non conformément à une loi, soit générale soit spéciale, mais en vertu d'une convention entre ses membres."

" Lors de l'organisation de la compagnie, sa propriété fut divisée en 5,000 intérêts. De temps à autre, jusqu'en mars 1876, les intérêts furent portés à 70,000. Aucunes données n'existent pour indiquer les détails de l'émission du capital-action antérieurement à celle de 1887."

" En août 1887, les intérêts furent portés à 100,000. 15,000 constituaient le prix partiel de la Baltimore et Ohio Express qui fut achetée à cette époque. Le reste, soit 15,000, fut vendu au prix de $1,000,000.

Aucune valeur n'est assignée aux actions de la compagnie qui, d'après le rapport forment un total de $10,000,000. Le taux du dividende est de six pour cent. Les directeurs forment un corps qui se perpétue par lui-même. Les actionnaires ne se sont pas réunis depuis 1862. Les directeurs de la compagnie étaient le 30 juin : M. M. Albert B. Boardman, Chauncey H. Crosby, Edward T. Platt, Frank H. Platt et Francis L. Stetson. Les officiers de la compagnie étaient :—M. Chauncey H. Crosby, vice président et directeur général, M. Albert B. Boardman, secrétaire, M. Edward T. Platt, trésorier, M. John M. Tallman, comptable. Les bureaux sont situés à New-York n° 2, Rector Street.

La compagnie opère sur 225 milles de voie ferrée au Canada, en majeure partie dans l'Ontario Occidental.

Great Northern Express Company.

La Great Northern Express Company fut organisée le 1er janvier 1892, conformément aux statuts genéraux de l'Etat du Minnesota.

Le bureau principal est à Saint Paul, Minnesota.

Le capital de la compagnie se compose de 10,000 actions d'une valeur au pair de $100 chacune, se totalisant par $1,000,000.

Le taux du dividende est de 10 pour 100. Le contrôle de la compagnie appartient à la Lake Superior Company, Limited, en vertu de sa possession du capital.

Les directeurs étaient le 30 juin :—M.M. D. L. Elliott, Louis W. Hill, J. M. Gruber, R. A. Jackson et W. W. Broughton, tous de Saint-Paul. Les officiers de la compagnie étaient :—M. D. L. Elliott, président et directeur général ; M. Louis W. Hill, vice-président ; M. E. Lawyer, secrétaire-trésorier ; M. G. A. Yates, comptable.

La compagnie opère sur une distance de 413 milles en Colombie-Britannique et de 162 milles dans le Manitoba.

Wells Fargo and Company.

Cette compagnie fut organisée dans l'ancien territoire, maintenant Etat du Colorado, le 5 février 1866, sous le régime d'une loi intitulée " Loi constituant en corporation la Holladay Overland Mail & Express Company " et sous le régime d'une loi supplémentaire approuvée le 26 janvier 1872. La Holladay Overland Mail and Express Company, dont le capital était de $3,000,000, fusionna avec la Wells Fargo & Co. et la Pioneer Stage Company en 1866, époque à laquelle le capital fut porté à $15,000,000. Ce capital fut ensuite réduit à $5,000,000. Plus tard encore, 30,000 actions furent émises à une valeur au pair de $100 chacune, à titre de premier paiements sur des contrats. Ceci porta le capital action de la compagnie à $8,000,000. Malgré l'inconsistance qui semble exister dans ces déclarations, la capitalisation totale de la compagnie est portée dans le rapport adressé à ce ministère à $23,667,400, sur lesquels on payait au 30 juin un dividende de dix pour cent.

Les directeurs de la compagnie étaient le 30 juin :—MM. Charles A. Peabody, John J. McCook, F. D. Underwood, H. E. Huntington, H. W. De Forest, W. V. S. Thorne, William Sproule, W. F. Herrin, William Mahl, Paul M. Wasburg, Richard Delafield, E. A. Stedman et S. F. Love. Les officiers étaient : M. William Sproule, président ; M. A. E. Stedman, 1er vice-président ; M. R. A. Wells, 2e vice-président ;

M. P. Christeson, 3e vice-président ; M. A. W. Zimmerman, secrétaire-trésorier ; M. Richard Burr, auditeur général. Le bureau principal est à New-York. Les opérations de la compagnie s'effectuaient au Canada, le 30 juin, sur une distance de 91 milles dans le Yukon exclusivement.

CAPITAL ET FRAIS.

Le capital des compagnies nettement canadiennes a été déclaré être de $4,005,200 divisé ainsi qu'il suit :

La Canadian Express Company	$1,705,200
La Canadian Northern Express Company	300,000
La Dominion Express Company	2,000,000
Total	$4,005,200

Le montant réalisé en espèces pour l'émission du capital ci-dessus est, d'après le rapport, de $3,165,200.

Le coût des biens mobiliers et du matériel dont le détail par compagnie est donné dans le tableau 3, était de $2,109,566.33.

Le montant se compose des item suivants applicables aux compagnies canadiennes.

Immeubles servant à l'exploitation		$720,200.00
Bâtiments et objets mobiliers		703,816.96
Matériel :		
Chevaux	$141,423.06	
Véhicules	191,063.66	
Autre matériel	353,052.65	
Total		$2,109,556.33

Il est jugé à propos d'éliminer des déclarations du capital et du coût des propriétés. Les faits relatifs aux compagnies des Etats-Unis. Leur relation pourrait amener dans ces déclarations quelque confusion. D'autant plus qu'il a été donné dans les paragraphes précédents, sous le titre " Données historiques ", un sommaire des détails essentiels.

DISTANCE EN MILLES DE L'EXPLOITATION.

La distance totale en milles, de l'exploitation du Canada, était le 30 juin de 27,587.46, divisée comme suit :

Sur les chemins de fer à vapeur	25,377.90
Sur les lignes électriques	213.81
Sur les lignes des compagnies de navigation à vap...	1,792.00
Sur les services de diligences	146.00
Divers	
Total	27,585.46

En outre, les opérations extérieures couvraient 16,778 milles. Celles-ci s'appliquent seulement aux paquebots océaniques.

La distance en milles de l'exploitation était divisée entre les provinces comme suit :

Nouveau-Brunswick	1,119·43
Nouvelle-Ecosse	1,396.32
Ile-du-Prince-Edouard	298·10
Québec	3,914·64
Ontario	9,938·20
Manitoba	3,339·04
Saskatchewan	3,034·43
Alberta	1,371·08
Colombie-Britannique	2,814·02
Yukon	59·48
Etranger	300·72
Total	28,585·46

Le parcours en milles dont le détail a été exprimé ci-dessus, est réparti entre les diverses compagnies comme suit :

American Express Company	1,252·43
Canadian Express Company	7,230·31
Canadian Northern Express Company	4,422·29
Dominion Express Company	13,709·33
Great Northern Express Company	575·40
United States Express Company	224·84
Wells Fargo & Company	90·70
National Express Company	80·16
Total	27,585·46

REVENU ET FRAIS D'FXPLOITATION.

Dès le début des travaux de compilation des statistiques des messageries, une difficulté s'éleva relativement aux compagnies des Etats-Unis opérant au Canada. Elles n'arrivèrent pas et ne pouvaient arriver à obtenir une distinction absolument exacte entre les recettes et les frais d'exploitation comme entre les affaires américaines et canadiennes. Un exemple suffira pour expliquer clairement la situation. L'expédition d'un paquet d'Ottawa à New-York coûte par les messageries disons, $1. Ces frais peuvent être payés au départ ou à l'arrivée. S'ils le sont au départ, ce serait une erreur et une injustice manifeste que de créditer de $1 les recettes au Canada, étant donné que cette somme est versée pour le transport du paquet sur plusieurs centaines de milles aux Etats Unis. Si, d'un autre côté, les frais sont payés à l'arrivée à New.York, une certaine portion de ces frais doivent être portés au crédit des recettes au Canada. Quelle est cette proportion ?

Après avoir considéré l'ensemble de cette question et tenu compte de l'analogie des comptabilités de chemins de fer, les compagnies américaines furent priées d'établir leurs recettes et leurs frais d'exploitation au Canada d'après la proportion du parcours qu'elles effectuent au Canada, par rapport à la totalité de leur parcours. C'est-à-dire que pour le paquet dont on vient de parler dans le paragraphe précédent, la proportion des frais de $1 reçus soit au départ ou à l'arrivée qui serait à porter au crédit du Canada serait la proportie établie en prenant pour base le nombre de milles parcourus. Il doit donc être entendu que les bilans des compagnies des Etats-Unis, donnés dans ce rapport, sont redigés d'après cette méthode. L'état, de fait, ne sera pas d'une absolue exactitude, mais cette méthode constitue le plan le plus pratique de comptabilité que l'on pourrait adopter dans les circonstances.

Les recettes brutes provenant des opérations de l'année close le 30 juin, étaient de $9,913,018.31. De ce montant furent déduits $4,553,861.43 représentant le coût des privilèges des messageries, ce qui laisse pour les recettes de l'exploitation pendant l'année un chiffre de $5,359,156.88.

Les frais d'exploitation s'élevaient à $4,151,227.91, soit 77.46 pour 100 des recettes provenant de l'exploitation. En déduisant les frais d'exploitation des recettes de l'exploitation, il reste une balance nette de $1,207,928.97. Il faut ajouter à ce total un revenu net de $3,506.60 réalisé sur des opérations extérieures, so t un total de $1,211,435.57.

En ce qui concerne les compagnies canadiennes, la balance entre les recettes de l'exploitation et les frais d'exploitation était de $1,114.897.59, déduction faite de la somme de $27,589.64 ponr les taxes ; cette somme est légèrement plus élevée que celle donnée dans le bilan, elle est établie d'après le tableau des taxes ; la différence était égale à 27.14 pour 100 de la dette capitale.

Pour les compagnies canadiennes, le rapport des frais et des recettes de l'exploitation était de 76.71.

Après avoir déduit taxes et dividendes, la balance portée aux profits et pertes par toutes les compagnies pendant l'année s'élevait à $683,664.33.

Le bilan qui suit permettra de vérifier aisément les résultats de l'année:

Recettes brutes provenant des opérations :		$9,913,018.31
Moins privilèges des messageries		4,553,861.43
Recettes provenant de l'exploitation		$5,359,156.88
Frais provenant de l'exploitation		4,151,227.91
Recettes nettes provenant de l'exploitation		$1,207,928.97
Recettes nettes provenant d'opérations extérieures		3,506.60
Autres revenus		41.67
Revenu total net		$1,211,477.24
Moins taxes	$ 19,695.78	
Moins dividendes	481,624,32	
Autres déductions	26,492.81	527,812.91
Balance de l'année		$683,664.33

On remarquera que les frais des privilèges des messageries—principalement le droit d'opérer sur certaines lignes de chemins de fer—revenaient à 45.93 pour 100 du revenu net.

Pour les compagnies canadiennes elles-mêmes le coût de ces droits d'opérer égalait 45.66 pour 100 des recettes brutes.

Voici maintenant les diverses sources de revenu et les sommes reçues:

Transport :—		
Recettes des messageries		$9,590,907.99
Divers		53,796.73
Total		$9,644,704.72
Autres sources:—		
Mandats—nationaux	$181,395.28	
Mandats—étrangers	16,985.05	
Chèques de voyageurs—nationaux	2,895.74	
Chèques de voyageurs—étrangers	1,186.21	
Chèques	39,701.71	
Autres recettes	26,149.59	268,313.59
Recettes brutes		$9,913,018.31

Les frais d'exploitation on dehors du coût des privilèges de messageries étaient ainsi qu'il a été dit, de $4,151,227.91. Ces frais d'exploitation étaient repartis sous les titres suivants:

Entretien	$ 33,721.75
Frais du trafic	104,307.20
Frais de transport	3,871,901.69
Frais généraux	141,297.27
Total	$4,151,227.91

Les détails du compte de l'entretien sont les suivants :—

Surintendanee	$ 312.19
Bâtiments, dépendances, terrain	90.68
Matériel de bureau	1,313,53
Chevaux	3,038.87
Véhicules—réparations	11,165.15
Véhicules—renouvellement	558.17
Matériel des écuries	2,218.01
Matériel de transport	547.73
Autres frais	87.23
Total	$33,721.75

Du total général qui précède, $14,390.19 n'ont pas été distribués par item
Les frais du trafic se composaient des item suivants :

Surintendance	$ 55,631 57
Agences extérieures	4,162 55
Publicité	8,081 56
Associations du trafic	3,700 00
Papeterie et impressions	12,859 38
Autres frais	13,532 00
Total	$ 104,307 20

Sur ce montant, $6,339.48 n'ont pas étés classés.
Les frais de transport ont été totalisés d'après les item suivants :

Surintendance	$ 1,406,505 59
Employés de bureau	278,461 55
Commissions	357,009 65
Employés sur les wagons	138,378 99
Fournitures et frais de bureau	26,082 42
Loyer des bureaux locaux	37,645 62
Employés aux écuries	10,282 47
Fournitures et frais des écuries	441,178 43
Employés sur les trains	147,788 13
Fournitures et frais sur les trains	2,286 13
Camioneurs	2,345 36
Frais de camionage	59,711 74
Papeterie et impressions	97,592 79
Pertes et dommages—fret	76.840 97
" " espèces	361 31
Dommages aux propriétés	54 77
Blessures	680 64
Autres frais	618,524 04
Total	$ 3,871,901 69

Il existe un total de $364,270.09 qui n'a pas été compté dans les frais de transport ci-dessus. Il est aussi à remarquer que la Dominion Express Company, sous le titre "Surintendance", rend compte d'une somme totale de $1,152,860.53 qui en réalité comprenait le salaire et les gages de toutes les catégories d'employés. Un effort sera tenté en vue de corriger ce chiffre de façon à ce que sa comparaison avec les rapports futurs ne perde pas sa valeur.

Voici le détail des frais généraux :

Salaires des officiers en général et frais s'y rapportant. $	27,575	46
Salaires des employés et frais s'y rapportant, etc.	50,438	05
Fournitures et frais de bureau en général	14,779	04
Frais d'avocats	2,199	99
Assurances	6,204	71
Pensions	6,006	11
Papeterie et impressions	2,950	72
Autres frais	576	73
Total $	141,297	27

Au total ci-dessus manque le détail d'une somme de $30,566.46.

EFFETS DE FINANCE.

Les opérations effectuées par les compagnies de messageries en effets de finance sont très importantes. Pour l'année close le 30 juin elles s'élevaient à $52,165,852.57 et comprenaient les catégories, les nombres et les chiffres suivants :

Effet de finance.	Nombre.	Montant.
		$ c.
Mandats—Nationaux	2,789,691	43,361,803 54
,, Etrangers	87,245	2,205,980 16
Chèque de voyageurs—Nationaux	37,857	998,051 35
,, Etrangers	47,646	1,200,930 00
Chèque à présentation	....	3,639,778 93
Transferts télégraphiques	....	113,726 91
Lettres de crédit (émissions de)	....	156,921 01
Autres effets	....	488,660 67
	2,962,439	52,165,852 57

Les mandats étaient en vente, d'après le rapport, dans 4,628 bureaux du Dominion pendant l'année close le 30 juin.

Le nombre des bureaux de messageries était dans le Dominion de 2,720.

EQUIPEMENT.

Voici ce que donnent les rapports relatifs à l'équipement disponible le 30 juin en nombre et en valeur :

Equipement.	Nombre.	Valeur.
		$ c.
Coffre-forts de wagons, papeterie	133	24,497 21
Wagons doubles	98	32,811 43
Truks à quatre roues	1,917	53,737 72
Chevaux	814	148,598 06
Coffres de messagers	685	16,344 56
Malles de messagers	1,085	15,688 34
Fournitures de bureau	....	60,357 63
Coffres de bureau	935	91,612 29
Wagnons simples	681	115,113 54
Traîneaux	738	48,573 19
Matériel et équipement d'écuries	....	27,956 21
Autre équipement	....	71,803 37

TAXES.

Le chiffre total payé en taxes par les compagnies de messageries pendant l'année close le 30 juin était de $32,869.25, répartis par provinces comme suit :

Nouveau-Brunswick	$ 468 31
Nouvelle Ecosse	316 12
Ile-du-Prince-Edouard	515 00
Québec	11,683 34
Ontario	11,307 75
Manitoba	1,138 76
Saskatchewan	62 83
Alberta	869 39
Colombie Britannique	1,131 17
Yukon	330 00
Etranger	2,256 82

L'état ci-dessus n'est pas exact, par le fait que le montant $2,789.76 déclaré par l'American Express Company n'a pas été distribué. Il est nécessaire d'expliquer que la différence entre le total et celui du bilan est due au fait que la Dominion Express Company a omis de déduire les taxes des recettes.

CONCLUSION.

Les détails relatifs aux sommaires qui précèdent sont donnés dans les tableaux annexés à ces observations préliminaires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. L. PAYNE,
Contrôleur des statistiques.

TABLEAU I—Etat indiquant le nombre de milles d'exploitation et la distance en milles par province, pour l'année close le 30 juin 1911.

	1	2	3	4	5	5	7	8
		Milles d'exploitation.						
Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Milles sur lignes opérés par la vapeur.	Milles sur lignes électriques.	Milles sur lignes de navigation à vapeur.	Milles sur routes.	Milles sur diverses lignes.	Total en milles.	Milles couverts, opérations extérieures.
1	American Express	1,169.68	29.00	....	....	53.75	1,252.43	....
2	Canadian Express	6,400.31	66.00	735.00	27.00	2.00	7,230.31	2,630.00
3	Canadian Northern Express	4,400.29	22.00	....	....	....	4,422.29	....
4	Dominion Express	12,436.52	96.81	1,057.00	119.00	....	13,709.33	14,148.00
5	Great Northern Express	575.40	....	....	....	....	575.40	....
6	National Express	80.16	....	....	....	....	80.16	....
7	United States Express	224.84	....	....	....	....	224.84	....
8	Wells Fargo Express	90.70	....	....	....	....	90.70	....
	Total	25,377.90	213.81	1,792.00	146.00	55.75	27,585.46	16,778.00

TABLEAU I—Etat indiquant le nombre de milles d'exploitation et la distance en milles par provinces, pour l'année close le 30 juin 1911—*Suite.*

		9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
		Milles par province.											
Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Nouv.-Brunswick.	Nouvelle-Ecosse.	Ile-du-P.-Edouard.	Québec.	Ontario.	Manitoba.	Saskatchewan.	Alberta.	Colombie-Britann.	Yukon.	Etranger.	Total, en milles.
1	American Express	....	....	....	465.60	786.83	....	....	....	....	....	....	1,252.43
2	Canadian Express	660.50	634.50	298.10	1,362.49	4,018.00	....	....	....	....	....	257.02	7,230.31
3	Canadian Northern Express	....	....	....	646.09	721.20	1,585.44	1,211.66	214.20	....	....	43.70	4,422.29
4	Dominion Express	458.93	762.12	....	1,360.30	4,187.33	1,591.39	1,822.77	1,156.88	2,369.61	....	....	13,709.33
5	Great Northern Express	....	....	....	....	....	162.21	....	....	413.19	....	....	575.40
6	National Express	....	....	....	80.16	....	....	....	....	....	....	....	80.16
7	United States Express	....	....	....	....	224.84	....	....	....	....	....	....	224.84
8	Wells Fargo Express	....	....	....	....	....	....	....	....	31.22	59.48	....	90.70
	Total	1,119.43	1,396.32	298.10	3,914.64	9,938.20	3,339.04	3,034.43	1,371.08	2,814.02	59.48	300.72	27,585.46

TABLEAU 2—SOMMAIRE du capital pour

1		2	3	4	5
		Actions.			
Numéro.	Nom de la compagnie de messagerie.	Actions ordinaires en circulation.	Actions privilégiées en circulation.	Somme totale en circulation.	Proportion par rapport au capital.
		$ c.		$ c.	pour cent.
1	American Express	....	....	....	....
2	Canadian Express	1,705,200.00	....	1,705,200.00	....
3	Canadian Northern Express	300,000.00	....	300,000.00	....
4	Dominion Express	2,000,000.00	....	2,000,000.00	....
5	Great Northern Express	....	....	....	....
6	National Express	....	....	....	....
7	United States Express	....	....	....	....
8	Wells Fargo Express	....	....	....	....
	Total	4,005,200.00	....	4,005,200.00	....

DOC. PARLEMENTAIRE No 20e

l'année close le 30 juin 1911.

6	7	8	9	10	11	12	
		Dette consolidée.					
Somme en circulation.	Proportion par rapport au capital	Désignation.			Capital total.	Total des espèces réalisées sur actions.	
		Obligations.	Obligation sur revenu.	Obligations diverses.			
					$ c.	$ c.	
....	....	....	....	....	....	....	1
....	....	....	....	....	1,705,200.00	865,200.00	2
....	....	....	....	....	300,000.00	300,000,00	3
....	....	....	....	....	2,000,000.00	2,000,000.00	4
....	....	....	....	....	....	....	5
....	....	....	....	....	....	....	6
....	....	....	....	....	....	....	7
....	....	....	....	....	....	....	8
....	....	....	....	....	4,005,200.00	3,165,200.00	

TABLEAU 3—Coût des immeubles et de l'équipement jusqu'à l'année close le 30 juin 1911, inclusivement.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Compte.							
				Equipement.					
Numéro.	Nom des compagnies de messageries.	Immeubles servant à l'exploitation.	Locaux et dépendances servant à l'exploitation.	Wagons.	Chevaux.	Véhicules.	Autre équipement.	Equipement total.	Coût total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American Express	....	....	....	....	....	....	....	....
2	Canadian Express	260,200 00	....	....	44,765 36	49,736 79	56,165 98	150,668 13	410,868 13
3	Canadian Northern Express	....	1,671 61	....	10,188 50	11,923 20	29,716 41	51,828 11	53,499 72
4	Dominion Express	460,000 00	702,145 35	....	86,469 20	129,403 67	267,170 26	483,043 13	1,645,188 48
5	Great Northern Express	....	....	....	....	....	....	....	....
6	National Express	....	....	....	....	....	....	....	....
7	United States Express	....	....	....	....	....	....	....	....
8	Wells Fargo Express	....	....	....	....	....	....	....	....
	Total	720,200 00	703,816 96	....	141,423 06	191,063 66	353,052 65	685,539 37	2,109,556 33

TABLEAU 4—SOMMAIRE du compte des recettes pour l'année close le 30 juin 1911.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Compte.							
Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Recettes brutes de l'exploitation.	Privilèges des messageries. Dr.	Recettes des opérations.	Frais d'opération.	Recettes nettes des opérations.	Recettes nettes des opérations extérieures.	Revenu total net.	Taxes.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American Express	843,667 89	392,099 93	451,567 96	384,495 18	67,072 78	....	67,072 78	2,789 76
2	Canadian Express	2,689,697 92	1,281,556 96	1,408,140 96	1,111,116 18	297,024 78	3,506 60	300,531 38	12,393 51
3	Canadian Northern Express	564,279 54	218,119 37	346,160 17	202,525 18	143,634 99	....	143,634 99	2,022 66
4	Dominion Express	5,556,338 06	2,523,231 63	3,033,106 43	2,358,868 61	674,237 82	....	674,237 82	....
5	Great Northern Express	170,180 51	101,761 30	68,419 21	50,938 58	17,480 63	....	17,480 63	963 97
6	National Express	60,221 27	23,336 16	36,885 11	29,780 05	7,105 06	....	7,105 06	225 29
7	United States Express	24,514 26	11,696 65	12,817 61	12,213 14	604 47	....	604 47	820 59
8	Wells Fargo Express	4,118 86	2,059 43	2,059 43	1,290 99	768 44	....	768 44	480 00
	Total	9,913,018 31	4,553,861 43	5,359,156 88	4,151,227 91	1,207,928 97	3,506 60	1,211,435 57	19,695 78

	1	10	11	12	13	14	15	16
		Compte.						
Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Revenu provenant de l'exploitation.	Autre revenu.	Revenu général brut.	Déductions des revenus bruts.	Revenu général net.	Moins dividendes.	Balance pour l'année.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American Express	64,283 02	....	64,283 02	....	64,283 02	....	64,283 02
2	Canadian Express	288,137 87	....	288,137 87	26,492 81	261,645 06	21,624 32	240,020 74
3	Canadian Northern Express	141,612 33	41 67	141,654 00	....	141,654 00	....	141,654 00
4	Dominion Express	674,237 82	....	674,237 82	....	674,237 82	460,000 00	214,237 82
5	Great Northern Express	16,516 66	....	16,516 66	....	16,516 66	....	16,516 66
6	National Express	6,879 77	....	6,879 77	....	6,879 77	....	6,879 77
7	United States Express	Dr. 216 12	....	Dr. 216 12	....	Dr. 216 12	....	Dr. 216 12
8	Wells Fargo Exbress	288 44	....	288 44	....	288 44	....	288 44
	Total	1,191,739 79	41 67	1,191,781 46	26,492 81	1,165,288 65	481,624 32	683,664 33

TABLEAU 5—ETAT SOMMAIRE des recettes des opérations

Numéro.	1	2	3	4	5	6
	Nom de la compagnie de messageries.	Recettes provenant des transports.			Revenu provenant des	
		Revenu des messageries.	Divers provenant des transports.	Revenu total provenant des transports.	Mandats nationaux.	Mandats étrangers.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c	$ c.
1	American Express..........	809,221 68	34,446 21	843,667 89	....	....
2	Canadian Express..........	2,594,342 79	19,114 97	2,613,457 76	53,439 23	....
3	Canadian Northern Express	542,238 55	....	542,238 55	14,557 72	....
4	Dominion Express..........	5,387,306 31	....	5,387,306 31	112,550 67	16,959 58
5	Great Northern Express....	169,179 82	....	169,179 82	847 66	25 48
6	National Express...........	59,985 72	235 55	60,221 27	....	....
7	United States Express......	24,514 26	....	24,514 26	....	....
8	Wells Fargo Express........	4,118 86	....	4,118 86	....	....
	Total...............	9,590,907 99	53,796 73	9,644,704 72	181,395 28	16,985 06

pour l'année close le 30 juin 1911.

7	8	9	10	11	12	13	
OPERATIONS AUTRES QUE LES TRANSPORTS.							
Chèques de voyageurs nationaux.	Chèques de voyageurs étrangers.	Chèques à présentation.	Autres recettes.	Recettes brutes provenant de l'exploitation.	Privilèges des messageries.	Revenus totaux des opérations.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
....	....	....	....	843,667 89	392,099 93	451,567 96	1
....	1,186 21	19,649 11	1,965 61	2,689,697 92	1,281,556 96	1,408,140 96	2
....	....	7,483 27	....	564,279 54	218,119 37	346,160 17	3
2,892 27	....	12,569 33	24,059 90	5,556,338 06	2,523,231 63	3,033,106 43	4
3 47	....	....	124 08	170,180 51	101,761 30	68,419 21	5
....	....	....	....	60,221 27	23,336 16	36,885 11	6
....	....	....	....	24,514 26	11,696 65	12,817 61	7
....	....	....	....	4,118 86	2,059 43	2,059 43	8
2,895 74	1,186 21	39,701 71	26,149 59	9,913,018 31	4,553,861 43	5,359,156 88	

TABLEAU 6—ETAT sommaire des frais d'opérations.

Numéro.	Nom des compagnies de messageries.	Surintendance.	Locaux avec dépendances et terrains.	Equipement de bureau.	Réparations de wagons.
	1	2	3	4	5
					ENTRETIEN
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c
1	American Express	....	....	....	....
2	Canadian Express	....	....	856 80	....
3	Canadian Northern Express	9 50	....	114 97	....
4	Dominion Express	....	....	....	....
5	Great Northern Express	302 69	40 62	314 88	....
6	National Express	....	....	....	....
7	United States Express		50 06	26 88	....
8	Wells Fargo Express	....	....	....	....
	Total	312 19	90 68	1,313 53	....

Numéro.	Nom de la compagnie des messageries.	Surintendance.	Agences extérieures.	Publicitê	Associations du trafic.
	14	15	16	17	18
					FRAIS DU
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American Express	....	....	....	....
2	Canadian Express	3,600 00	4,068 72	1,695 82	2,615 56
3	Canadian Northern Express	1,758 03	25 44	....	1,053 67
4	Dominion Express	49,552 45	....	6,307 80	....
5	Great Northern Express	666 13	....	71 83	25 32
6	National Express	....	....	....	....
7	United States Express	54 96	68 39	6 11	6 11
8	Wells Fargo Express	....	....	....	....
	Total	55,631 57	4,162 55	8,081 56	3,700 66

pendant l'année close le 30 juin 1911.

6	7	8	9	10	11	12	13
Renouvellement de wagons.	Chevaux.	Réparations de véhicules.	Renouvellement de véhicules.	Equipement d'écuries.	Equipement du transport.	Autres frais.	Entretien total.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ cts.
....	....	....	....	....	....	....	13,931 32
....	2,050 00	9,448 23	549 62	1,602 21	328.50	....	14,835 36
....	676 50	1,229 59	....	500 54	25.72	....	2,556 82
....	....	....	....	....	....	....	....
....	168 25	312 68	....	92 05	178 8	87 23	1,497 25
....	....	....	....	....	....	....	379 23
....	144 12	174 65	8 55	23 21	14 66	....	442 13
....	....	....	....	....	....	....	79 64
....	3,038 87	11,165 15	558 17	2,218 01	547 73	87 23	33,721 75

19	20	21	22	23	24	25	26	
Trafic.			Frais de tra` sport.					
Papeterie et imprimerie.	Autres frais.	Trafic total.	Surintendant.	Employés de bureau.	Commissions.	Employés sur wagons.	Fourniture et frais de bureau.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
....	....	6,307 16	....	....	....	....	....	1
1,521 55	....	13,501 65	37,761 28	228,017 96	297,375 16	111,776 17	21,531 33	2
1,077 09	....	3,914 23	9,009 65	38,227 45	48,049 82	19,669 43	3,478 06	3
10,007 71	13,529 89	79,397 85	*1,152,860 53	....	....	....	....	4
209 06	2 11	974 45	2,339 13	9,236 14	10,011 62	5,000 05	748 6	5
....	....	32 32	....	....	....	....	....	6
43 97	....	179 54	436 00	2,980 00	1,573 05	1,933 34	324 87	7
....	....	....	....	....	....	....	....	8
12,859 38	13,532 00	104,307 20	1,202,406 59	278,461 55	357,009 65	138,378 99	26,082 42	

* Comprenant les salaires et gages de toutes les catégories d'employés.

TABLEAU 6—ETAT sommaire des frais d'opération

Numéro.	27 Nom de la compagnie de messageries.	28 Frais de transport: Loyer des bureaux locaux.	29 Frais de transport: Employés des écuries.	30 Frais de transport: Fournitures et frais de bureaux.	31 Frais de transport: Employés des trains.
		$ c.	$ c.	$ c	$ c.
1	American Express	....	....	....	....
2	Canadian Express	30,834 46	8,571 26	71,152 07	117,895 37
3	Canadian Northern Express	4,295 83	1,205 13	10,490 95	31,945 82
4	Dominion Express	....	....	355,809 09	....
5	Great Northern Express	2,046 35	186 10	2,519 66	7,114 00
6	National Express	....	....	....	....
7	United States Express	468 98	319 98	1,206 66	832 94
8	Wells Fargo Express	....	....	....	....
	Total	37,645 62	10,282 47	441,178 43	157,788 13

Numéro.	40. Nom de la compagnie de messageries.	41 Frais de transport: Autres frais.	42 Frais de transport: Total des transports.	43 Salaires et frais relatifs aux officiers en général.	44 Salaires et frais des employés et garçons.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American Express	....	335,639 14	....	....
2	Cana ian Express	....	992,388 21	23,561 10	39,512 32
3	Canadian Northern Express	56 12	179,257 33	3,655 06	8,687 14
4	Dominion Express	616,099 64	2,279,470 76	....	....
5	Great Northern Express	2,367 06	45,541 82	257 93	1,869 75
6	National Express	....	27,574 75	....	....
7	United States Express	1 22	10,973 48	101 37	368 84
8	Wells Fargo Express	....	1 056 20	....	....
	Total	618,524 04	3,871,901 69	27,575 46	50,438 05

pendant l'année close le 30 juin 1911—*Suite.*

32	33	34	35	36	37	38	38	
—*Suite.*								
Fournitures et frais des trains.	Employés camioneurs.	Frais relatifs aux employés camioneurs.	Papeterie et imprimerie.	Perte et dommage fret.	Perte et dommage en argent.	Dommages aux propriétés.	Blessures.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
....	....	....	....	....	....	....	....	1
1,807 88	....	24,691 83	24,921 04	15,395 34	100 10	10 00	546 96	2
380 49	912 83	622 66	8,619 27	2,244 12	14 25	35 45	....	3
....	....	34,391 14	62,628 74	57,681 62	....	....	....	4
90 43	1,178 50	....	1,192 91	1,165 71	238 41	5 66	101 93	5
....	....	....	....	....	....	....	....	6
7 33	254 03	6 11	230 83	354 18	8 55	3 66	31 75	7
....	....	....	....	....	....	....	....	8
2,286 13	2,345 36	59,711 74	97,592 79	76,840 97	361 31	54 77	680 64	

45	46	47	48	49	50	51	52	
—*Suite.*	FRAIS GÉNÉRAUX							
Fournitures et frais généraux de bureau.	Frais d'avocat.	Assurances.	Pensions.	Papeterie et imprimerie.	Autres frais.	Total général des frais.	Total des frais d'opération.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
....	....	....	....	....	....	28,617 56	384,495 18	1
131,90 06	1,424 34	4,006 02	6,000 00	2,257 12	440 00	90,390 96	1,111,116 18	2
1,340 65	713 45	1,756 91		575 82	67 77	16,796 80	202,525 18	3
....	....	....	....	....	....	....	2,358,868 61	4
210 47	Cr. 09	417 35	....	104 35	65 30	2,925 06	5 ,938 58	5
....	....	....	....	....	....	1,826 07	29,780 05	6
37 86	62 29	24 43	6 11	13 43	3 66	617 99	12,213 14	7
....	....	....	....	....	....	122 83	1,290 99	8
14,779 04	2,199 99	6,204 71	6,006 11	2,950 72	57 3	141,297 27	4,151,227 91	
....	....	....	....	....	....	....	....	

TABLEAU 7—Sommaire des taxes et cotes par province

Numéro.	1	2	3	4	5
	Nom des compagnies de messageries.	Nouveau-Brunswick.	Nouvelle-Ecosse.	Ile-du-Prince-Edouard.	Québec.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American Express	....	....	....	....
2	Canadian Express	401 44	103 19	515 00	4,242 38
3	Canadian Northern Express	....	....	....	294 57
4	Dominion Express	66 87	212 93	....	6,921 10
5	Great Northern Express	....	....	....	....
6	National Express	....	....	....	225 29
7	United States Express	....	....	....	....
8	Wells Fargo Express	....	....	....	....
	Total	468 31	316 12	515 00	11,683 34

pendant l'année close le 30 juin 1911.

6	7	8	9	10	11	12	13	
PROVINCE.								
Ontario.	Manitoba.	Saskatch'an	Alberta.	Colombie-Britannique.	Yukon.	Etranger.	Montant total.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
....	....	....	....	....	....	....	2,789 76	1
4,470 61	50 45	....	523 25	....	....	2,087 19	12,393 51	2
1,023 48	193 24	57 83	283 91	....	....	169 63	2,022 66	3
4,993 07	622 27	5 00	62 23	290 00	....	....	13,173 47	4
....	272 80	....	....	691 17	....	....	963 97	5
....	....	....	....	....	....	....	225 29	6
820 59	....	....	....	....	....	....	820 59	7
....	....	....	....	150 00	330 00	....	480 00	8
11,307 75	1,138 76	62 83	869 39	1,131 17	330 00	2,256 82	32,869 25	

TABLEAU 8—SOMMAIRE de l'équipement en la possession des compagnies pendant l'année close le 30 juin 1911.

Numéro.	1	2		3		4		5		6		7		8	
	Nom des compagnies de messageries.	Automobiles.		Wagons.		Coffres-forts des wagons papetiers.		Wagons doubles.		Trucks à quatre roues.		Chevaux et autres animaux de trait.		Coffres de messagers.	
		No.	Montant.	No.	Montant.	No.	Montant.	No.	Montant.	No.	Montant.	No.	Montant.	No.	Montant.
							$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.
1	American Express	....	....	....	....	....	....	5	820 00	64	953 00	47	6,125 00	50	919 00
2	Canadian Express	....	....	....	....	2	375 00	32	7,215 60	640	13,162 00	304	44,765 36	205	4,102 70
3	Canadian Northern Express	....	....	....	....	27	827 00	14	3,214 00	68	2,506 08	45	10,188 50	31	983 02
4	Domimion Express	....	....	....	....	94	22,895 21	47	21,561 83	1107	36,532 14	409	86,469 20	375	10,120 84
5	Great Northern Express	....	....	....	....	....	....	....	....	10	248 50	3	600 00	6	69 00
6	National Express	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	30 00
7	United States Express	....	....	....	....	10	400 00	....	....	28	336 00	6	450 00	15	120 00
8	Wells Fargo Express	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
	Total					133	24,497 21	98	32,811 43	1917	53,737 72	814	148,598 06	685	16,344 56

TABLEAU 8—Etat sommaire de l'équipement en la possession des compagnies pendant l'année close le 30 juin 1911—*Suite*.

		9		10		11		12		13		14		15	
Numéro.	Nom des compagnies de messageries.	Malles de messagers.		Fournitures de bureaux et accessoires.		Coffres de bureaux.		Wagons simples.		Traîneaux.		Equipement d'écuries.		Autre équipement.	
		No.	Montant.	No.	Montant.	No.	Montant.	No.	Montant.	No.	Montant.	No.	Montant.	No.	Montant.
			$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.
1	American Express	9	62 00		1,894 78	26	1,482 00	30	2,197 00	32	1,112 00		499 50		326 75
2	Canadian Express	360	4,183 99		15,710 88	205	11,000 00	282	33,180 30	195	9,340 89		6,652 31		979 10
3	Canadian Northern Express	13	364 97		3,827 32	165	14,863 76	27	5,218 80	32	3,490 40		1,462 61		4,881 65
4	Dominion Express	703	11,077 38		38,668 01	529	63,776 00	324	73,337 44	469	34,504 40		19,178 05		64,922 63
5	Great Northern Express	....	....	..	116 65	9	460 53	4	480 00	2	45 50		33 74		231 24
6	National Express	....	....	....	....	1	30 00	....	....	....	....	....	....	....	41 00
7	United States Express	....	....	....	140 00	....	....	14	700 00	8	80 00	....	130 00	....	421 00
8	Wells Fargo Express	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
	Total	1085	15,688 34	....	60,357 63	935	91,612 29	681	115,113 54	738	48,573 19	....	27,956 21	....	71,803 37

TABLEAU 9—Sommaire des documents financiers émis

Numéro.	1	2	3	5	5	6	7
	Nom de la compagnie de messageries.	Mandats vendus.				Chèques de	
		Nationaux.		Etrangers.		Nationaux.	
		Nombre.	Montant.	Nombre.	Montant.	Nombre.	Montant.
			$ c.		$ c.		$ c.
1	American Express..............	110,354	1,500,945 66	....	....	15,673	399,400 00
2	Canadian Express..............	753,117	9,862,186 01	....	....	....	....
3	Canadian Northern Express....	....	*4,176,169 50	....	....	....	....
4	Dominion Express.............	1,912,291	27,577,874 95	87,091	2,202,395 10	22,184	598,651 35
5	Great Northern Express.......	13,929	244,627 42	154	3,585 06	....	....
6	National Express..............	....	....	....	....	....	....
7	United States Express.........	....	....	....	....	....	....
8	Wells Fargo Express...........	....	....	....	....	....	....
	Total..................	2,789,691	43,361,803 54	87,245	2,205,980 16	37,857	998,051 35

* Comprend les mandats (étrangers) et chèques payables à présentation.

pendant l'année close le 30 juin 1911.

8	9	10	11	12	13	14	15	
VOYAGEURS.								
Etranger.		Chèques émis à présentation	Transferts télé-graphiques.	Commis-sions de lettres de crédit.	Autres formules de remise.	Nombre des bureaux de messageries au Canada.	Nombre des mandats en vente.	Numéro.
Nombre.	Montant.							
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			
39,053	1,026,310 00	103,857 09	30,299 17	156,921 01	....	158	151	1
8,593	174,620 00	1,016,343 10	....	....	344,414 00	908	935	2
....	....	....	....	....	....	305	305	3
....	....	2,519,578 74	83,427 74	....	144,246,67	1,294	3,182	4
....	....	....	....	....	....	38	38	5
....	....	....	....	....	....	17	17	6
....	....	....	....	....	....	....	....	..
....	....	....	....	....	....	....	....	..
47,646	1,200,930 00	3,639,778 93	113,726 91	156,921 01	488,660 67	2,720	4,628	

QUARANTE-QUATRIÈME RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES

1911

MARINE

(Traduit de l'anglais)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1913

[N° 21—1912.]

Au Feld-Maréchal Son Altesse Royale le Prince Arthur William Patrick Albert, Duc de Connaught et Strathearn, C.J., C.C., C.P., etc., etc., Gouverneur général et Commandant en chef de la Puissance du Canada.

QU'IL PLAISE À VOTRE ALTESSE ROYALE :

Que j'aie l'honneur de lui soumettre, pour son information et pour celle du Parlement du Canada, le quarante-quatrième rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, division de la Marine.

J'ai l'honneur d'être,

De Votre Altesse Royale le très obéissant serviteur,

J. D. HAZEN,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, novembre 1911.

TABLE DES MATIERES.

E

F

G

H

I

K

L

M

N

O

P

Q

R

S

TABLE DES GRAVURES.

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES

A l'honorable L. P. Brodeur,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Monsieur le Ministre,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les opérations et le service du département de la Marine du commerce (ministère de la Marine et des Pêcheries) pour l'exercice clos le 31 mars 1911.

Le 8 juin 1910, le Conseil privé m'ayant nommé sous-ministre du département de la Marine du Commerce et des Pêcheries, je pris immédiatement possession de mon nouveau poste.

En 1910, au moment de la création du ministère du Service Naval (marine de l'Etat), plusieurs services du département de la Marine du commerce furent confiés à cette nouvelle division du ministère de la Marine; aussi plusieurs rapports qui figuraient par le passé dans le rapport annuel de la Marine du commerce sont-ils maintenant publiés dans le rapport général annuel du département de la Marine de l'Etat. Ce sont les rapports: sur les levés hydrographiques; sur la télégraphie sans fil; sur les études des marées et sur l'armée navale.

Cependant, comme durant l'exercice 1910-11, le département de la Marine du commerce encourut certaines dépenses pour travaux et services commencés dans les susdites subdivisions du département de la Marine de l'Etat, avant la création officielle de celle-ci, ces dépenses ont été forcément portées dans le compte des déboursés faits par le département de la Marine du commerce, au cours de l'exercice sur lequel porte ce rapport.

Pour les travaux et ouvrages d'amélioration que l'on avait à faire durant l'exercice, le long des côtes de la Puissance et dans ses ports, on a soigneusement établi des devis qui prévoyaient une dépense considérable, mais la venue hâtive de l'hiver en décembre 1910, interrompit ces travaux qui, sans cela, auraient été poursuivis encore pendant quelque temps. Il en fut ainsi tout spécialement quant aux travaux entrepris par le service des phares et par ceux qui s'occupent des côtes, des eaux canadiennes océaniques, des eaux fluviales et des améliorations à apporter au chenal maritime du fleuve Saint-Laurent. En étudiant le relevé des allocations budgétaires votées pour le département de la Marine et des Pêcheries et celui des dépenses faites par ce département, relevés qui se trouvent tous deux dans ce rapport, on verra que les dépenses faites sont de beaucoup au-dessous des allocations votées. En effet, l'ensemble des fonds alloués au ministère de la Marine et des Pêcheries s'élevait à $6,196,723.62, cependant qu'au total sur ces fonds on ne dépensa que $4,478,988.18, ce qui laisse une

balance non dépensée de $1,397,735.44. Il est à noter que les primes de pêche qui se sont élevées à $159,166.75 ne sont pas comprises dans la somme globale des dépenses données ci-dessus, attendu que les fonds pour primes de pêche ne sont pas votés par le Parlement, mais proviennent des intérêts d'une somme que le gouvernement des Etats-Unis dut payer à celui du Canada, en compensation des pêches que les citoyens américains avaient faites dans les eaux territoriales des provinces maritimes canadiennes.

Que, si l'on étudie en détail l'exposé financier donné ci-après, on constatera que les balances partielles les plus importantes des fonds non employés proviennent des allocations budgétaires destinées à la construction des phares et à celle de deux bateaux à vapeur. Ceci tient à ce que par suite de certaines difficultés, des retards se produisirent dans le transport des matériaux destinés à la construction des phares, et, aussi à ce que les frais d'établissement de quelques amers, etc., construits le long du chenal maritime du fleuve Saint-Laurent ont été moins élevés qu'on le prévoyait. Quant aux deux vapeurs dont nous venons de parler, ils sont sur chantiers et construits par des entrepreneurs. L'un est destiné au service des phares et des bouées, sur les côtes de la Colombie-Anglaise, l'autre servira à inspecter le chenal maritime du Saint-Laurent. On a en outre préparé les plans et les devis d'un vapeur destiné aussi au service des bouées. Il remplacera le *Shamrock* sur le fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Québec.

Laissant de côté la question des dépenses, nous ajouterons que la construction des phares comprit, au cours de l'exercice, l'établissement, sous la direction du service de l'ingénieur du département: de tous les phares, de bâtiments pour signaux de brume, de maisons pour les gardiens des phares, de magasins à pétrole et d'abris pour les chaloupes. Ce fut avec le plus grand soin que l'on choisit sur les côtes les emplacements convenant le mieux à la construction de nouveaux phares. On a amélioré quelques phares de façon à les préparer à recevoir de plus grandes lanternes qui seront munies d'appareils d'éclairage plus puissants. De plus, on a réparé et agrandi les bâtiments de nombre d'anciennes stations et dans maints cas on a achevé ces travaux. Lorsque les travaux de bureaux le permirent, l'ingénieur en chef et les fonctionnaires attachés à son service à Ottawa, ont personnellement inspecté les constructions, en compagnie des ingénieurs des districts où avaient lieu les inspections. Là où furent exécutées les constructions les moins importantes on a confié à des inspecteurs résidant dans le voisinage des travaux, le soin de voir à ce qu'ils fussent faits conformément aux cahiers des charges, cependant que des contremaîtres, nommés par le département, furent chargés de la surveillance de tous les travaux exécutés en régie.

Le personnel sous les ordres de l'ingénieur en chef s'est aussi occupé de la construction de plusieurs bâtiments pour signaux de brume et de l'installation des appareils que comportent ces signaux ainsi que de celle des machines devant fournir la force motrice. Comme le département entretenait le projet d'établir, à Prince-Rupert, un dépôt complet de tout le matériel pouvant servir à la marine, on a préparé les plans détaillés des bureaux, magasins, bâtiments pour machines motrices, quais, tramways, installations d'éclairage électrique, canalisations hydrauliques, machines, équipement et ameublement que comporte un tel projet. Par la suite on a étudié les soumissions offertes quant au nivellement du sol, sur l'emplacement dudit dépôt et quant à la construction

complète des bâtiments. etc., ce qui permit de choisir un adjudicataire qui a déjà commencé les travaux. La surveillance constante de ceux-ci a été confiée à l'un des fonctionnaires du service de l'ingénieur en chef, bien au courant des plans et à qui l'on a donné l'ordre de demeurer dans la localité où on les exécute.

De son côté, le commissaire des phares et des bouées a surveillé la commande et l'installation de nouveaux appareils d'éclairage destinés aux côtes. Le service de ce fonctionnaire s'est principalement occupé de remplacer par des feux dioptriques modernes, à brûleurs à vapeur de pétrole, les feux côtiers les plus importants où l'on se servait encore d'appareils d'éclairage d'un type suranné, de peu de portée. Depuis trois ans, en effet, le département s'efforce d'améliorer les feux des côtes en les dotant d'appareils plus puissants et plus modernes et les résultats déjà obtenus de ce chef ont été des plus satisfaisants tant pour les navigateurs que pour les armateurs. Aussi, au fur et à mesure que les améliorations de cette nature se multipliaient, est-il devenu de plus en plus évident qu'elles s'imposaient, car la grande supériorité qu'elles possèdent sur l'ancien système d'éclairage catoptrique n'est pas douteuse. C'est pourquoi, actuellement, dans plusieurs stations côtières importantes, on remplace les anciens appareils d'éclairage par des feux dioptriques.

Au cours du dernier exercice, le service du commissaire des phares s'est aussi occupé dans toute la Puissance des réparations et de l'entretien des appareils des phares, des balises automatiques à acétylène, des feux où il n'y a pas de gardien, des bouées à acétylène et des signaux sonores sous-marins. L'installation, l'entretien et les réparations qu'ont exigés ces divers types d'amers et de signaux ont été confiés dans les diverses provinces de la Puissance à la surveillance directe des agents qu'y a nommés le département. Quant aux travaux nécessaires, ils ont été inspectés par les surintendants des phares qui, en outre, ont inspecté ces derniers et leur ont livré les fournitures nécessaires à leur fonctionnement.

Les vapeurs de la Puissance qui sont à la disposition des agences et qu'emploie le service des phares et des bouées ont été régulièrement inspectés par des inspecteurs chargés de leur inspection. Tous ces navires ont été réparés comme il fallait et on leur a fourni l'équipement et les accessoires dont ils eurent besoin. Comme d'habitude on a procédé au transport des matériaux de construction destinés aux phares et on leur a délivré dans toute la Puissance les provisions, etc., nécessaires à leur entretien. De même on a procédé au mouillage des bouées. Ajoutons que les vapeurs relevant d'autres services ont eux aussi bénéficié d'un entretien analogue à celui dont nous venons de parler, ce qui n'a pas empêché de maintenir bien au-dessous de l'allocation budgétaire, votée dans ce but par le Parlement, les frais d'entretien des vapeurs qui dans toute la Puissance sont à la disposition des divers services de l'administration.

On a avancé la construction des vapeurs, navires, barges et embarcations que l'on destine au service du département, en général, service que l'on a l'intention de rendre plus effectif. Plusieurs de ces bâtiments sont appelés à en remplacer d'autres qui sont en service mais que l'on trouve impropres aux opérations qui leur sont confiées.

Quelques-uns de ces navires ont été construits aux chantiers de constructions navales de Sorel, d'autres sont en train d'être construits par des entrepreneurs. C'est surtout le développement du service des phares et des bouées, sur nos côtes, sur les

grands lacs et les rivières ainsi, du reste, que les travaux d'amélioration du chenal maritime du fleuve Saint-Laurent qui ont nécessité l'augmentation de cette flotte des bâtiments de service de la Puissance.

Pendant l'exercice, on a modifié avec de bons résultats, le système du pilotage sur le fleuve Saint-Laurent, auquel vous avez porté un intérêt personnel tout particulier. Les officiers qui sont directement chargés du contrôle et de la responsabilité des examens des pilotes ainsi que de l'administration des fonds provenant du pilotage ont fait tenir au département les rapports sur la gestions administrative du service des pilotes. En général on s'est parfaitement rendu compte qu'il est important de rendre même plus difficile les conditions d'admission au titre de pilote, et qu'en outre il faut strictement obliger les pilotes à observer les règlements qui définissent leurs devoirs. C'est pourquoi on est à étudier très sérieusement certains détails concernant l'administration du pilotage.

Parlant des stations de sauvetage, il est permis de dire que leur équipement n'est pas aussi complet qu'il le devrait, mais on est en train d'améliorer cet état de choses et la mission en a été confiée tout spécialement à un fonctionnaire. Aussi a-t-on tenu compte de ses recommandations qui, dans maints cas, furent mises à exécution. Un certain nombre de stations de sauvetage doivent être réorganiées, ce à quoi l'on procède déjà.

La classification des gardiens de phares et des gardiens de stations de signaux de brume, telle qu'établie, a amélioré ce service, tant au point de vue de l'avancement du personnel qu'à celui de sa rémunération. En général ces gardiens sont satisfaits des nouvelles innovations administratives et il ne nous parvient guère plus de plaintes de ce chef. Ainsi qu'il fut dit dans le rapport de l'année dernière, la classification dont il s'agit ici a été établie d'après l'importance des stations, le rang et le traitement de chaque gardien étant fixés d'après l'importance de sa station. Cette amélioration, en ce qui touche les gardiens, donne déjà de meilleurs résultats que par le passé quant aux services que rendent ces hommes.

Les agents du département lui ont envoyé leurs rapports; on y trouve des renseignements précieux concernant l'administration des phares et des bouées et les services rendus par les vapeurs de la Puissance mis à la disposition des agences. Conformément à vos instructions on a en général procédé aux travaux et aux réparations qu'exigeraient les phares, les bateaux à vapeur, les bouées, les quais, les ateliers de construction, l'outillage et l'équipement et l'on a délivré les matériaux de construction et les approvisionnements dont les phares avaient besoin.

Dans les pages suivantes, on trouvera les résumés de plusieurs rapports officiels sous en-têtes explicatifs, cependant qu'en appendice on pourra lire en entier les rapports fournis par les fonctionnaires à la tête des divers services du département. Enfin dans des appendices séparés, annexés à ce même rapport, on donne un relevé des dépenses et des recettes.

Le département de la Marine du commerce se subdivise administrativement comme suit:—

Service de l'ingénieur en chef: construction des phares et des stations de brume.

Service du commisaire des phares: entretien des phares, des bouées à gaz, des bouées en général et des balises.

La commission des phares qui est chargée de se prononcer sur la nécessité de dispositifs utiles à la navigation.

Service des vapeurs de l'Etat relevant du ministère de la Marine et des Pêcheries.

Service du chenal du fleuve Saint-Laurent et des chantiers de Sorel.

Service de la météorologie et des observations magnétiques.

Service des enquêtes sur les naufrages.

La commission des inspecteurs de bateaux à vapeur.

Service de l'inspection du bétail expédié par eau.

Service des hôpitaux de la marine.

Service des signaux sous-marins.

Législation et application des lois touchant le ministère de la Marine et des Pêcheries.

Service de sauvetage en ce qui concerne les marins.

Matériel de sauvetage subventionné.

Voies de communication en hiver.

Enlèvement des obstacles à la navigation.

Examen des capitaines et seconds et émission des brevets.

Pilotage.

Administration des ports de la Puissance, et avis concernant ses nouveaux ports.

Contrôle des ports et des quais de l'Etat.

Vapeurs de l'Etat, relevant du ministère de la Marine et des Pêcheries.

Baie d'Hudson et navigation dans les eaux boréales.

SERVICE DES PHARES.

Au cours de l'exercice on a construit des tours de phares en béton, en bois, en charpente ajourée, bâti des maisons pour les gardiens des phares, des bâtiments pour les signaux de brume, des hangars pour y mettre du pétrole et des abris pour chaloupes. Dans plusieurs cas il fallait établir les fondations à l'aide de massifs de maçonnerie construits dans ce but. On a procédé aux travaux suivants dont les plans ont été dressés par le personnel de l'ingénieur en chef. En Nouvelle-Ecosse on a modifié et amélioré huit stations dont deux furent dotées des appareils nécessaires à l'émission des signaux sonores, cependant que l'on construisait une tour en béton et une maison d'habitation. Au Nouveau-Brunswick on a réparé et amélioré onze stations, établi quatre tours en bois, érigé un mât-feu, mis en place une balise et construit une maison d'habitation. Dans l'Ile-du-Princ-Edouard on a réparé trois stations et le quai de la marine à Charlottetown.

Dans la province de Québec, on a établi une station de signaux de brume, construit une annexe à une de ces stations et agrandi une station importante dans laquelle on a installé une nouvelle machinerie. De plus on a achevé les réparations commencées à vingt-sept phares et construit et érigé cinq tours en béton, cinq tours en bois, trois tours en treillis d'acier, trois mâts-feux, trois maisons d'habitation et deux balises.

Dans l'Ontario on a construit ou érigé trois tours en béton, trois tours en bois, une tour en treillis d'acier, un feu, un tripode d'éclairage et un mât-feu. En outre, on a effectué des réparations à quinze des stations de cette privince où il y a des phares.

En Colombie-Anglaise, on a construit deux tours en béton armé, douze balises et établi un mât-feu et un sémaphore. De plus on a achevé les réparations entreprises à neuf stations de phares et travaillé aux sentiers de la côte ouest qui conduisent à la station de sauvetage de Banfield.

A la fin de l'exercice, le nombre total des feux, service des phares, s'élevait à 1,291 dans toute la Puissance, classifiés comme feux de premier, deuxième, troisième, quatrième, cinquième, sixième et septième ordre. Dans le susdit nombre de feux ne figurent pas: les feux sous ampoules, les feux catoptriques, ceux des bateaux-feux des divers types, non plus que ceux des bouées à gaz. Ces feux secondaires sont donnés dans une liste séparée des dispositifs utiles à la navigation.

Quant à la liste complète des phares, des feux à terre et des bouées dont on allume les feux, elle figure dans le compte rendu de la gestion du service de l'ingénieur du département.

Durant les douze mois qui se sont écoulés entre le 1er avril 1910 et le 1er avril 1911, on a publié des "Avis aux navigateurs" où il est question de l'établissement de nouveaux dispositifs utiles à la navigation, des changements apportés à ceux déjà en existence et des améliorations faites aux bâtiments des phares, aux signaux de brume, aux balises et aux bouées. Ces avis donnent de précieux renseignements. On en a envoyé dans plusieurs ports où les capitaines des navires peuvent se les procurer pour se renseigner quant aux atterrissages et aux précautions à prendre pour entrer dans les ports, ou pour naviguer dans les eaux où l'on a amélioré les dispositifs utiles à la navigation: phares, balises, bouées, amers, etc. Les obstacles à la navigation, tels que causés par des navires naufragés ou ayant subi des avaries, ont fourni la matière d'avis spéciaux. De plus, et pour l'avantage particulier des navigateurs canadiens, on a publié des avis concernant les dispositifs utiles à la navigation qui se trouvent dans les eaux voisines de celles du Canada, c'est-à-dire le long des côtes de Terre-Neuve, du Labrador et d'une certaine partie des Etats-Unis. On a aussi envoyé aux intéressés d'importants avis ayant trait aux changements et aux améliorations apportés aux dispositifs utiles à la navigation dans les eaux britanniques et dans celles de l'étranger. Toutefois, ces avis ne comprirent pas tous les avis britanniques et étrangers que reçut le département, car dans les "Avis aux navigateurs" publiés par le département on n'a inséré qu'un choix d'avis pouvant intéresser tout spécialement les marins canadiens. Il faut dire cependant que toutes les notes se rapportant à l'hydographie qui sont parvenues au département, ont été insérées dans les avis aux navigateurs fournis par le Canada.

Il est à remarquer que l'entretien des phares figure pour un fort montant au compte des dépenses sous la rubrique des approvisionnements. Comme d'habitude ces approvisionnements délivrés par le surintendant des phares, furent transportés sans interruption aux agences du département et dans les provinces à bord des vapeurs de l'Etat. Les rapports des agents donnent des détails sur ce service pour chaque station où il y a un phare. Etant donnée l'augmentation annuelle du nombre des feux, le long de nos côtes, de nos lacs et de nos rivières, le service de distribution des approvisionnements pour les phares a été beaucoup plus considérable au cours du dernier exercice que pendant chacun de ceux qui l'ont précédé. Ce service prend de telles proportions que l'Etat entend augmenter sa flotte auxiliaire à vapeur principalement en

Colombie-Anglaise. Et nous ajoutons que le vapeur *Stanley* qui desservait les phares de l'Ile-du-Prince-Edouard ayant été envoyé au Nouveau-Brunswick, où il fallait augmenter le nombre des bâtiments de la flotte du service des phares, il en est résulté que les opérations d'approvisionnements des stations de l'île susmentionnée eurent à souffrir de cet état de choses. D'autre part le vapeur *Brant,* allège du service des phares, employé sur les côtes de l'Ile-du-Prince-Edouard, est, dit-on, trop petit pour rendre les services qu'on en attend. Aussi, actuellement, deux vapeurs se trouvent sur cales de construction qui seront livrés au service des phares, l'un pour être employé dans les eaux de la Colombie-Anglaise, l'autre dans celles du fleuve Saint-Laurent. Ce dernier navire sera à la disposition de l'agence du département à Montréal.

ENLEVEMENT DES EPAVES NUISANT A LA NAVIGATION.

On a enlevé les navires qui ayant sombré nuisaient à la navigation, cependant, dans certains cas, on eut à subir des retards dans ce genre d'opérations par suite de difficultés que le département ne put éviter. Dans d'autres cas de naufrages, les épaves des bâtiments ne furent pas enlevées, parce que les armateurs des navires naufragés, qui en l'espèce doivent agir les premiers, négligèrent d'agir ou ne le purent. Toutefois, lorsque l'on eut connaissance des naufrages, les armateurs des navires perdus en furent informés et priés de faire enlever les épaves sans retard. Comme d'habitude l'enlèvement des épaves fait pour le compte du département fut confié à des soumissionnaires. Le coût détaillé de l'enlèvement des épaves figure dans le rapport de l'ingénieur en chef qui à charge de ce genre de travaux. Un sommaire de ces comptes comprend l'enlèvement de la goélette *Ariel* et du chaland qui coulèrent dans le port d'Owen-Sound. Le coût de l'enlèvement de ces épaves fut de $2,100. Quant au coût de l'enlèvement du vapeur *Canada* qui coula dans la baie de Colpy, il fut, de $350, cependant que l'enlèvement du remorqueur *Lula Rae* qui coula à l'embouchure de la rivière Kaministikwia, Fort-William, Ontario, confié à un entrepreneur, coûta $600.

OPERATIONS DES BRISE-GLACE DANS LES PORTS D'ONTARIO.

La compagnie à responsabilité limitée "Canadian Towing and Wrecking", de Port-Arthur, qui, par contrat, a l'entreprise du bris des glaces dans les ports de Fort-William, Fort-William-Ouest et Port-Arthur, a permis aux bâtiments de naviguer dans ces ports jusqu'au 17 décembre 1910, et au printemps de 1911 elle y ouvrit la navigation dès que le canal du Sault-Sainte-Marie put recevoir des navires. Pour les travaux de ce genre qu'elle accomplit en automne et au printemps, ladite compagnie reçoit annuellement $30,000, mais elle est tenue, en outre, de ramener à terre certains gardiens des phares qui sont chargés de stations situées dans le lac Supérieur. Quant aux ports de Tiffin et de Victoria, ils furent, au coût de $5,500, maintenus ouverts jusqu'à la clôture de la navigation, par la compagnie à responsabilité limitée "Midland Towing and Wrecking" et ce afin d'y permettre les arrivages du grain transporté par des bâtiments naviguant dans les eaux exemptes de glaces de la baie Georgienne. La surveillance de ce service est aussi confiée à l'administration qui relève de l'ingénieur en chef dont le rapport détaillé fournit la matière de l'appen-

dice n° 1 de ce rapport. Ajoutons que le bris des glaces du fleuve Saint-Laurent est décrit dans le rapport qui concerne l'administration du chenal maritime de ce fleuve.

ECLAIRAGE DES BOUEES—BOUEES A GAZ.

On trouve des renseignements détaillés touchant l'éclairage des côtes dans le rapport qu'a fourni à ce sujet le commissaire du service des phares et bouées. Durant l'exercice les travaux les plus importants dont s'est occupé ce service ont consisté à remplacer les appareils d'un certain nombre de feux puissants par des appareils dioptriques modernes, et à améliorer les feux côtiers secondaires en les dotant de becs à incandescence par la vapeur de pétrole. De plus on s'est occupé de la multiplication et de l'entretien des bouées et balises à gaz, de l'entretien des feux côtiers dans toute la Puissance et l'on a installé les appareils nécessaires aux nouvelles stations.

Le rapport du commissaire des phares et bouées signale qu'au point de vue du service la saison 1910 a été satisfaisante, aucune interruption importante n'étant survenue dans l'éclairage des côtes. En effet, on n'eut à regretter que la perte de deux bouées à gaz, savoir: la bouée à gaz modèle n° 11, n° 575 de la série, qui fut enlevée de son mouillage et jetée à la côte près de Centreville, N.-E., où sa perte fut totale, et la bouée à gaz modèle n° 9½, n° 711 de la série, qui disparut de Kyuquot, C.-A., et n'a pas encore été retrouvée. Car il arrive parfois que certaines bouées sont retrouvées, remises en bon état et mouillées de nouveau. C'est ainsi qu'une bouée à gaz n° 11, qui avait abandonné son mouillage l'année dernière et était partie en dérive dans les eaux de la pointe sud-ouest, Cap-Sable, N.-E., fut retrouvée par la suite et réparée. Autre exemple: une bouée à gaz, de petit modèle, qui avait coulé en 1906 dans la baie Georgienne, fut aperçue et recueillie par le vapeur de l'Etat *Simcoe*.

Les appareils d'éclairage que le service des phares de la Puissance emploie maintenant pour les feux à caractéristiques bien définies donnent à ces feux diverses désignations que voici: feux à éclats rapides, feux à occulations et feux fixes (rouges et blancs). Il y a aussi des lentilles à échelons pour mâts-feux et quelques feux Wigham de 30 jours. Pour les feux fixes et tournants on emploie des réflecteurs ou appareils catoptriques. Les corps éclairants employés sont: l'huile minérale (pétrole), de la vapeur de pétrole, de l'acétylène comprimé, (produit automatiquement dans les bouées et les balises) et du gaz Pintsch.

Dans le district de Québec et sur le fleuve Saint-Laurent l'acétylène a été substituée au gaz Pintsch pour l'éclairage des bouées. On a cependant gardé le gaz Pintsch pour le feu du quai Beaujeu. Le gaz Pintsch est produit par un appareil qui porte le même nom et dans lequel on introduit du pétrol brut. Le gaz pour le dernier feu cité est produit à Québec, puis transporté au feu où l'on s'en sert.

Quant aux bouées éclairées à l'acétylène on les charge de carbure de calcium. Cette besogne est confiée à des employés spécialement désignés pour cela par les diverses agences du département. Dans leurs travaux, ils sont tenus d'observer des règlements sévères. Ce sont des vapeurs de l'Etat que l'on emploie pour le mouillage et l'enlèvement des boués. Sur le fleuve Saint-Larent, en amont de Montréal, et sur les grands lacs, la main-d'œuvre chargée du mouillage et du retrait des bouées est confiée aux

équipages des vapeurs *Scout* et *Simcoe,* et surveillée par des officiers spécialisés. Une partie des réparations des appareils d'éclairage se fait aux agences des provinces maritimes, de la Colombie-Anglaise, de Québec et de Montréal, et à Prescott et Depot-Harbour pour les grands lacs, la baie Georgienne et la partie supérieure du fleuve Saint-Laurent. Comme d'habitude et sans qu'aucune interruption importante ait été signalée, on a procédé à la délivrance aux diverses agences des corps éclairants dont ont besoin les phares, les bouées et les balises à gaz. Cette distribution a été faite sous la surveillance des surintendants du service des phares et bouées.

A l'entrepôt spécial que l'Etat possède à Prescott, on a utilisé avantageusement l'outillage et les appareils qui s'y trouvent pour faire des essais de comparaisons photométriques, afin de déterminer l'ordre des appareils d'optique destinés à l'éclairage des côtes en les comparant entre eux . Ces expériences ont été instituées dans le but de déterminer quels types de lanternes et d'optiques convenaient le mieux aux stations où l'on avait à installer de nouveaux appareils d'éclairage ou à améliorer les anciens appareils. C'est ainsi qu'il a été possible, après essais, de combiner entre elles certaines parties du mécanisme des appareils d'éclairage fournissant des feux d'ordres différents. En outre, on a fait l'essai de quelques corps éclairants avant d'en acheter des quantités considérables, opérant pour cela sur du pétrole, de la vapeur de pétrole et de l'acétylène.

Durant la saison de navigation on s'est constamment servi des stations de signaux sonores sous-marins dont la marine marchande n'eût qu'à se louer sans réserve ainsi qu'il est dit dans le rapport du commissaire chargé de ces installations. Quatre cloches sous-marines fixées à des bouées à gaz à l'aide de fortes pièces d'ajustage, de longue durée, ont aussi été jugées satisfaisantes, c'est pourquoi il est permis de souhaiter que ce type de bouées devienne d'un emploi plus général.

Enfin, dans le rapport du commissaire des phares, qui fournit la matière de l'annexe n° 2 de ce rapport, on trouvera des détails sur les travaux dont il s'occupe, effectués durant l'exercice, plus un état et des tableaux qui donnent toutes les stations où il y a des feux, des phares des signaux de brume, des bouées et des balises lumineuses et le nombre des gardiens des phares de toute la Puissance.

CHENAL MARITIME DU FLEUVE SAINT-LAURENT.

Le chenal maritime du fleuve Saint-Laurent entre Montréal et la Pointe-au-Père, a une longueur de 340 milles légaux.

La partie du fleuve dans laquelle on poursuit des travaux et qui peut en toute propriété du terme se nommer "chenal maritime" commence à la "Traverse" qui est à 220 milles de Montréal. La longueur du chenal qui avait besoin d'être approfondie par du dragage était de 70 milles dont 64·05 milles se trouvaient déjà creusés jusqu'à 30 pieds de profondeur aux plus basses eaux du fleuve, à la clôture de la saison de navigation 1910, ce qui laissait 5·95 milles dont le creusement restait à porter jusqu'à ladite profondeur.

De Montréal à Bastican la marée ne se fait pas sentir dans le chenal, aussi, afin de permettre aux bâtiments de prendre des chargements complets dans la métropole, a-t-on commencé dans son port même le creusement du chenal. Actuellement les tra-

vaux de creusement de cette voie d'eau se trouvent complétés à la profondeur voulue, jusqu'à Batiscan.

Dans ses parties droites le chenal maritime du fleuve Saint-Laurent a une largeur minimum de 450 pieds et une largeur minimum de 500 à 800 pieds aux coudes. Les navires d'un très fort tirant d'eau attendent la marée pour franchir le Cap-à-la-Roche et la barre de Saint-Augustin.

Il reste encore quelques tronçons de ce chenal à approfondir, savoir: un mille et demi, dans de l'argile schisteuse, au Cap-à-la-Roche; trois-quarts de mille aux Grondines un mille environ à la barre de Saint-Augustin et sur à peu près un mille, à Sainte-Croix, on devra élargir le chenal. Il faudra deux ou trois ans pour achever les travaux au Cap-à-la-Roche et une année pour achever ceux commencés à Québec.

Pour les travaux projetés en aval de Québec on a prévu la création d'un chenal de 30 pieds de profondeur, à marée basse, à travers les hauts-fonds de Saint-Thomas et le banc de Beaujeu, en donnant au chenal une largeur uniforme de mille pieds.

La partie du chenal qui traverse le banc de Beaujeu a été achevée à la profondeur de 30 pieds en 1909, sur la largeur normale du chenal qui a été élargi en 1910. Quant au tronçon de Saint-Thomas, où l'on se trouve en présence d'argile et de sable, on s'attend à ce que les travaux y soient terminés en 1911.

Au cap Lévrard, où le chenal avait tout d'abord 300 pieds de largeur et seulement 27½ pieds de profondeur, on l'a élargi et creusé. A cet endroit il a maintenant 450 pieds de largeur et 30 pieds de profondeur à la basse mer, d'après le plan de comparaison établi en 1897.

Actuellement, le chenal se trouve achevé à la profondeur de 30 pieds jusqu'à l'extrémité d'amont du tronçon du Cap-à-la-Roche, soit jusqu'à 107½ milles de Montréal. Durant la dernière saison, on a exécuté des travaux supplémentaires de creusement, destinés à fournir un chenal maritime de 35 pieds de profondeur. Sur un parcours d'environ 3 milles on a déjà atteint cette profondeur dans le lac Saint-Pierre, mais étant donné l'accroissement de la difficulté que l'on éprouve à creuser à cette profondeur, on sera obligé d'employer une machinerie plus puissante à la construction de laquelle on procède déjà.

Ce ne fut qu'après une étude complète de la question qu'on adopta le projet d'approfondissement du chenal maritime à 35 pieds et que dès la saison de navigation de 1909 l'on commença les travaux de ce nouveau projet. Cependant, on s'est surtout efforcé d'achever le creusement de tout le chenal jusqu'à 30 pieds de profondeur, afin de permettre aux navires de 30 pieds de calaison environ de le suivre sur toute sa longueur, sans avoir à attendre la marée pour poursuivre leur route jusqu'au Cap-à-la-Roche et à la barre de Saint-Augustin.

L'outillage dont on dispose pour le creusement d'un chenal de 30 pieds de profondeur est amplement suffisant, mais lorsqu'il s'est agit d'un plus grand approfondissement du chenal, on s'est aperçu, à l'évidence, que l'effort qu'ont alors à fournir les dragues croît dans de telles proportions que l'on a décidé d'employer un outillage plus puissant et d'un meilleur rendement que celui dont on se sert. Il n'est donc pas douteux que lorsque la nouvelle machinerie en construction sera prête et s'ajoutera à celle dont on dispose, les travaux d'approfondissement du chenal jusqu'à 35 pieds avanceront rapidement. Quand le creusement du chenal, tel que projeté, sera

achevé, les plus gros navires sous plein chargement pourront atteindre Montréal à l'un quelconque des moments de l'année où les eaux du grand fleuve ont atteint leur étiage.

Parmi l'outillage mis en service en 1910 figure une dérocheuse importée d'Ecosse et qui a été construite par le compagnie Lobnitz, de Renfrew. On a essayé cette dérocheuse en utilisant une partie de la coque et de la machine du ponton-grue de dérochement dont l'on se servait antérieurement. Les résultats obtenus ont été des plus satisfaisants et ont démontré qu'après que la roche immergée a subi les chocs répétés du mouton de la dérocheuse, une drague peut enlever environ 75% de plus de roche que si le mouton de la dérocheuse n'avait pas fonctionné. Les travaux pour lesquels on se servit de la nouvelle dérocheuse furent commencés au cap Charles dans la partie du chenal maritime qui porte le nom du Cap-à-la-Roche. Les résultats obtenus avec le nouvel appareil de dérochement furent si encourageants que l'on a jugé à propos de commander à la compagnie Lobnitz une autre dérocheuse à mouton de 22 tonnes, munie d'organes plus longs afin de pouvoir l'employer à marée haute aux travaux de dérochement du chenal de 35 pieds. Car, on a constaté que l'appareil de dérochement de la puissance de 20 tonnes, employé au creusement du chenal au Cap-à-la-Roche où la roche d'argile schisteuse est très dure l'entamait facilement et qu'il ne fallait que cinq coups de mouton pour obtenir une pénétration de trois pieds. Il est à noter que l'action du mouton était imprimée à cinq pieds d'intervalle. L'avantage de se servir d'une dérocheuse de ce type est évident du fait que le travail qu'ont ensuite à fournir les dragues est beaucoup moins considérable, que les opérations sont plus rapides et les réparations des appareils employés moins fréquentes.

Au cours de l'exercice on a entretenu deux sémaphores destinés à signaler la profondeur de l'eau dans leur voisinage. L'un à Saint-Jean-Deschaillons, pour indiquer la profondeur de l'eau dans le chenal dragué du Cap-à-la-Roche—son fonctionnement commença le 2 mai; l'autre à Saint-Nicolas pour indiquer la profondeur de l'eau au-dessus de la barre non draguée de Saint-Augustin—son fonctionnement commença le 24 mai 1910.

Dans son rapport, le surintendant du chenal maritime fait mention du voyage d'inspection que vous avez fait le long de ce chenal en votre qualité de ministre de la Marine et des Pêcheries, et en compagnie de divers fonstionnaires, de représentants de la fédération des armateurs du Canada, des membres du Board of Trade et de la Chambre de commerce, des commissaires des ports de Montréal et de Québec et des représentants des pilotes de ces mêmes ports.

Parmi les travaux les plus importants, à même d'intéresser les armateurs, il faut citer le dragage que l'on a commencé dans le fleuve Saint-Laurent afin de permettre d'atteindre l'emplacement du dock flottant que l'on a l'intention d'employer dans le port de Montréal. Et s'il en est ainsi, c'est parce que ce dock, que feront construire les commissaires du port de la métropole, se trouvera à une certaine distance du chenal principal. Dans l'intérêt de la navigation, le ministère de la Marine et des Pêcheries a donc consenti à faire draguer les abords dudit dock flottant jusqu'à la profondeur de 30 pieds, en se basant sur l'étiage du fleuve observé en 1897, tout en donnant en même temps au chenal dragué une largeur minimum de 750 pieds. Le dragage dont nous parlons ici sera achevé à la fin de la saison 1911.

Au cours de l'exercice 1910-11 le coût du dragage du chenal s'est élevé à $576,-838.02, soit à 10 cents 30 centièmes de cent par verge cube, puisque le volume total des matériaux dragués s'est élevé durant le même laps de temps à 5,600,050 verges cubes, cependant que l'entretien du chenal, l'achat de nouveaux outils, les travaux d'atelier et les levés, etc., coûtaient de leur côté $138,247.81. La dépense totale faite pour les travaux exécutés jusqu'au 31 mars 1911 a atteint le chiffre de $8,358,332.23 auxquel il faut ajouter $3,756,770.41 pour divers travaux, y compris le dragage, l'outillage, les réparations diverses et le curage du chenal, soit donc une dépense globale de $12,115,102.64. Dans les sommes données ci-dessus figurent strictement les déboursés faits pour l'approfondissement, l'élargisement et le curage du chenal maritime, mais non les fonds dépensés pour travaux imprévus lesquels ont été portés au compte du chenal maritime depuis que l'administration qui s'en occupe a été chargée de travaux qui étaient naguère confiés au ministère des Travaux publics. Quelques-une des dragues ont été réparées pendant qu'elles se trouvaient dans les localités où on les employait. Toutefois, leur inspection et les réparations les plus importantes dont elles avaient besoin furent faites aux chantiers de construction de navires de Sorel.

L'une des plus fortes sommes déboursées, que l'on relève au compte de la construction, a été affectée, par répartition sur trois exercices consécutifs, à la construction à Sorel d'un grand bateau dragueur en acier commandé par le département. En août 1910, comme cette drague se trouvait achevée, on la mit en service dans le chenal à draguer pour donner accès au futur dock flottant du port de Montréal. On assure au département que la nouvelle drague est une des plus puissantes sinon la plus puissante du monde.

Le rapport du surintendant du chenal maritime comprend plusieurs tableaux, où figurent clairement pour l'année passée des détails touchant les travaux effectués, les dépenses, etc., et un relevé du coût du chenal maritime depuis que l'on entreprit son creusement. Enfin, dans ce rapport on trouve aussi un état détaillé qui donne le nombre et le type des dragues employées, des remorqueurs, des pontons-grues de dérochement de la dérocheuse pourvue d'un mouton, des allèges et des chalands.

On a procédé soigneusement au dragage du fond du chenal, mais au cours de ce curage on n'a trouvé aucun objet considérable pouvant obstruer la navigation. Rappelons que dans de précédents rapports on a décrit la nature favorable du sol du lit du fleuve Saint-Laurent, aux endroits où l'on peut y pratiquer des tranchées pour le chenal maritime ou faire passer celui-ci en eau profonde, sans avoir à recourir à un creusement quelconque. Tous les ans on procède au curage du chenal par mesure de précaution afin d'empêcher qu'il ne soit partiellement comblé par des vases provenant des flancs des tranchées ou par le déplacement de roches, galets, etc., que les glaces ou tout autre cause pourraient apporter dans le chenal. Dans ce rapport, il est bon d'ajouter que l'on a constaté que les grands lacs agissent pour ainsi dire comme d'immenses bassins de sédimentation où se déposent les matériaux qu'y apportent les cours d'eau qui s'y jettent; aussi, comme le fleuve Saint-Laurent n'a aucun affluent dont les eaux soient fort chargées de sédiments ou de débris végétaux ou autres, il s'ensuit que jusqu'ici on n'a pas eu à faire d'importants dragages de curage et que rien ne porte à craindre qu'en un point quelconque le chenal maritime risque d'être naturellement comblé. Ceci n'engage pas cependant le département

à négliger les précautions nécessaires, et c'est pourquoi tous les ans on continue à inspecter et à curer le chenal.

Dans le rapport du surintendant du chenal maritime figure aussi une très intéressante communication faite par M. McLean et qui a trait aux opérations des navires brise-glace, entre Québec et Montréal. Ce fonctionnaire décrit dans ce document les travaux auxquels se sont livrés les deux vapeurs brise-glace de l'Etat, *Montcalm* et *Lady Grey,* à qui l'on confia la tâche d'ouvrir des chenaux à travers les glaces aux points les plus étroits du fleuve où s'étaient formées des embâcles. De plus ces deux brise-glace éperonnèrent nombre d'amas de glace sur d'autres points du fleuve afin de les détacher et de leur permettre de descendre le Saint-Laurent au fil de l'eau. Les bons effets de ces travaux se manifestèrent du fait qu'ils empêchèrent que quelques-unes des terres basses bordant le Saint-Laurent ne fussent inondées par les crues de printemps. Ils permirent au surplus de commencer plus tôt les travaux de dragage, ce qui facilita une navigation plus hâtive entre les ports de la partie inférieure du fleuve et ceux de Québec, Trois-Rivières, Sorel et Montréal, chose qui eût été impossible si on eût attendu pour cela les effets d'une débâcle normale.

Le service des signaux destinés à renseigner les bâtiments en cours de route sur l'état du temps le long du fleuve a employé douze stations de signaux munies de mâts gréés de vergues, et communiquant par téléphone avec Québec et Montréal. Ce service a été fort apprécié de l'administration lorsqu'il s'agit de commander à Sorel certaines pièces destinées à la réparation des dragues et des bateaux-chalands.

Pendant la saison de navigation on a soigneusement balisé le chenal y mouillant sur toute sa longueur des bouées à gaz ou autres. En même temps on entretenait en parfait état les feux qui sont allumés le long du fleuve. Ce service relève, cependant, de l'administration fédérale des phares et des bouées.

Le rapport du surintendant du chenal maritime fournit la matière de l'un des appendices publiés ci-après.

CHANTIERS DE SOREL.

C'est dans ces chantiers que l'on inspecte et que l'on répare durant l'hiver les bateaux affectés à la création et à l'entretien du chenal maritime et que pendant la belle saison, c'est-à-dire celle des travaux, l'on pratique les réparations importantes dont ont besoin les dragues, les remorqueurs et les chalands.

Au cours de l'automne de 1909, tous les navires de la flotte du chenal maritime, au nombre de 65, furent, à deux ou trois exceptions près, conduits à Sorel pour y passer l'hiver. En plus de ces bateaux on conduisit aussi alors à Sorel dans le même but dix autres navires appartenant les uns à ce département, les autres à celui des Travaux publics.

Aux chantiers de Sorel on répare tous ces bâtiments et on les met en état de reprendre leurs travaux au cours du printemps et de l'été suivants . On a jugé nécessaire de mettre sur cale de construction un certain nombre des bateaux amenés à Sorel afin d'inspecter leurs coques et lorsqu'il s'agissait de remorqueurs et de barges d'en calfater les œuvres vives.

La nature des réparations faites alors à chaque vapeur, drague, remorqueur, barge et chaland est décrite dans le rapport fourni par le directeur des chantiers de construction.

Quant aux travaux de construction poursuivis à ces chantiers, ils comprirent presque tous ceux qu'exigèrent les besoins du département tels que l'achèvement d'un vapeur de service, d'un bateau dragueur puissant, d'une drague à godets, d'une drague à cuiller, de deux remorqueurs, de deux chaloupes automobiles de sauvetage se vidant automatiquement, de deux chalands à déblais, d'un chaland pour sondages, d'un chaland en acier pour sondages, d'un chaland en acier pour manutention du charbon, plus l'installation sur un chaland, construit pour porter une grue de dérochement, d'un appareil destiné à briser de la roche à coups de mouton.

Partout où cela fut nécessaire, on répara et on peignit les parties des bâtiments et des ateliers qui en avaient besoin. En outre, on entretint en bon état le chemin de fer d'exploitation à voie étroite des chantiers, ainsi que les divers systèmes appelés à fournir: l'eau, l'air comprimé, l'énergie électrique et les communications téléphoniques. On a aussi réparé les cales de construction de navires et les quais; celles-là en particulier avaient besoin de grands travaux pour être remises en bon état et parmi ceux-ci on prolongea le quai-jetée qui atteint l'eau profonde. On a installé quelques machines neuves d'importance secondaire dans l'atelier de chaudronnerie et mis en place un compresseur d'air pourvu d'une dynamo de 35H.P. Enfin dans l'usine d'énergie électrique on a installé quatre transformeurs appelés à fournir le courant destiné aux nouveaux moteurs des découpeuses de tôle.

Durant l'exercice les dépenses se sont élevées à $1,174,749.55 aux chantiers de Sorel. Ces dépenses comprennent le coût des réparations de l'outillage employé pour le chenal maritime et les constructions faites pour le service s'occupant de ce chenal, telles que celles de: dragues, remorqueurs et chalands.

Le rapport fourni par le directeur des chantiers de construction de navires de Sorel a fourni la matière de l'un des appendices publiés ci-après.

VAPEURS DE L'ETAT.

Comme d'habitude on a procédé à l'inspection annuelle des vapeurs de l'Etat et aux réparations dont ils avaient besoin, afin qu'ils fussent prêts à rendre les services spéciaux leur incombant. M. T. R. Ferguson, inspecteur des machines, et M. F. McConkey, inspecteur des coques des vapeurs de l'Etat, employés dans les provinces maritimes et dans la province de Québec, ont fourni leurs rapports. En Colombie-Anglaise les inspections sont confiées à l'inspecteur des bateaux à vapeur nommé par cette province, lequel fait rapport sur les inspections des navires et sur les réparations spéciales dont ils ont besoin.

La navigation se poursuivant toute l'année à Halifax et dans plusieurs ports des côtes de l'est et du sud de la Nouvelle-Ecosse et de la baie de Fundy, les vapeurs de l'Etat, *Lady Grey* et *Aberdeen,* de l'agence de la Nouvelle-Ecosse, et *Stanley* et *Landsdowne,* de l'agence du Nouveau-Brunswick, furent maintenus en service toute l'année, sauf, cependant, lorsqu'ils eurent besoin de réparations. En Colombie-Anglaise, les vapeurs *Quadra* et *Newington* furent aussi employés toute l'année par le service des phares et des bouées.

Quant aux vapeur de l'Etat à la disposition de l'agence de Québec, ils passèrent l'hiver dans le port de cette ville, sauf le *Montcalm* et le *Champlain.* Le premier

de ces navires fit des voyages dans le golfe du Saint-Laurent en décembre et en janvier et durant le reste de l'hiver on l'employa à briser la glace qui s'était formée entre Québec et Montréal. Ajoutons que les vapeurs de l'Etat en service sur le Saint-Laurent supérieur et les grands lacs furent immobilisés volontairement pendant l'hiver. Ci-après nous donnons une description des vapeurs, leur tonnage et d'autres détails pouvant avoir de l'intérêt, plus un compte rendu de leurs évolutions afin de faire connaître les localités où on les a employés, le genre de services qu'ils ont rendu et la date à laquelle ils mirent sous vapeur au début de la saison ainsi que celle à laquelle ils terminèrent leurs opérations.

Seize des navires de l'Etat passèrent l'hiver à Québec où ils furent réparés par le personnel que l'Etat entretient dans les ateliers qu'il possède dans cette ville. Plusieurs des petits navires qu'emploie le service des phares et des bouées et qui relèvent de l'agence de Montréal furent envoyés à Sorel pour y passer l'hiver dans les chantiers de construction de navires. Ce fut là et alors qu'on les répara, en même temps qu'on inspectait et réparait toute la flotte des bateaux du service du chenal maritime.

"Lady Laurier".

Ce vapeur qui a 214·9 pieds de longueur, 34·2 pieds de largeur et 17·2 pieds de creux, est à hélices jumelles. Son tonnage brut est de 1,051 tonneaux, net de 413, et la force en chevaux nominale de sa machine de 186 chevaux. Il a été construit à Paisley, Ecosse, en 1902, et est actuellement à la disposition de l'agence que le département possède dans la Nouvelle-Ecosse où ce vapeur est affecté au service des phares et des bouées. Pendant près d'une semaine, à partir du 1er avril 1910, le *Lady Laurier* mouilla des bouées dans le port d'Halifax, puis le 5, il partit à destination de l'île de Sable pour délivrer des provisions aux stations que la marine a établies sur cette île. Le 8 il était de retour à Halifax et continuait jusqu'au 27 son service des phares et des bouées. Du 28 juillet au 12 août ce vapeur est à s'occuper du câble télégraphique sous-marin, à Yarmouth, où il reprit son service des bouées et le continua dans ces eaux jusqu'au 20 août. A cette date le *Lady Laurier* regagna Halifax où l'on répara son treuil. Le 24 il reprit son service des bouées. Le 29, retour à Yarmouth pour pose du câble sous-marin, et le 2 septembre, départ pour Saint-Jean, N.-B., pour mouiller 2 grandes bouées à gaz. Le 10 septembre le *Lady Laurier* est à Lunenburg où il reprend les opérations de la pose du câble télégraphique sous-marin qu'il continue pendant dix jours, puis le 20, retourne à Halifax. Là, ce vapeur reprend son service des phares et des bouées et le continue jusqu'au 19 octobre, date à laquelle il part pour l'île de Sable dont il ravitaille les stations prenant à bord, pour le retour: 31 poneys, 9 barils de canneberges et un certain nombre de passagers et des bagages qu'il transporte jusqu'à Sydney-Nord où il débarque les poneys, fait du charbon et reprend son service des bouées pour le continuer jusqu'au 27 janvier 1911. Après quoi ce navire est inspecté à la jetée n° 1 d'Halifax et on répare ses chaudières. Du 16 février au 2 mars le *Lady Laurier* s'occupe de nouveau des phares et des bouées, puis il rallie Halifax où il s'amarre au quai de l'arsenal.

Ce vapeur de l'Etat subit de grandes réparations à ses machines en juin 1910, alors qu'il fut mis sur cale à Halifax. Enfin, on lui fit subir de nouvelles réparations

en octobre de la même année, et en janvier 1911 on l'inspecta complètement et le mit en bon état

"Aberdeen".

L'*Aberdeen* est un vapeur en acier à hélice, construit à Paisley, Ecosse, en 1894. Il a: 180 pieds de longueur, 31·1 pieds de largeur, 16·9 pieds de creux, un tonnage net de 266 tonneaux et un tonnage brut de 674 tonneaux, ses machines ont une force nominale de 200 chevaux. L'*Aberdeen* est employé par le service des phares et des bouées sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse et il a mission de la part de l'agence de l'Ile-du-Prince-Edouard, de mouiller et d'enlever les grandes et lourdes bouées dont sont dotées les côtes de cette île.

Du 21 mars au 18 avril 1910, ce vapeur subit des réparations. Le 19 il fut mis en service et chargé de transporter des bouées côtières et des corps-morts sur la côte est de la Nouvelle-Ecosse où il resta quelques jours, n'arrivant que le premier mai dans le port de Charlottetown. A ce moment de l'année l'*Aberdeen* acheva de mouiller et d'alimenter de carbure de calcium les bouées de l'Ile-du-Prince-Edouard, puis, le 12 mai il reprit son service sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse, où il transporta des matériaux destinés à plusieurs phares et s'occupa des bouées de la Nouvelle-Ecosse. Le 31 mai, l'*Aberdeen* partit d'Halifax à destination des caps Freels et Race, Terre-Neuve, transportant du matériel destiné aux phares. En cours de route, ce vapeur fit escale à l'île de Sable.

Ajoutons que l'*Aberdeen* fut jusqu'au 16 mars 1911 à la disposition du service des phares et des bouées sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse, de la baie de Fundy et de l'Ile-du-Prince-Edouard. A cette date, cependant, il entra dans le dock de l'arsenal d'Halifax pour y subir d'importantes réparations, ayant déjà au cours de l'année été l'objet de petites réparations dans cet arsenal.

DISTRICT DE QUÉBEC.

"Montcalm".

Le *Montcalm* est un brise-glace puissant en acier qui a été spécialement construit dans le but d'être employé sur le fleuve Saint-Laurent. Il a été construit à Yoker, G.-B., en 1904. Ce bâtiment a: deux hélices jumelles, 245 pieds de longueur, 40.6 de largeur, 15.7 pieds de creux, un tonnage net de 526 tonneaux, un tonnage brut de 1,432 tonneaux, des machines d'une force nominale de 406 chevaux et d'une force indiquée de 4,250 chevaux sous une pression de vapeur de 220 livres.

Ce brise-glace est commandé par le capitaine Pelletier, il est monté par un équipage de 60 hommes et est employé l'été, au ravitaillement des phares et au transport des ouvriers et des matériaux de construction destinés aux phares et aux stations de signaux de brume, situés sur les bords du golfe Saint-Laurent et du détroit de Belle-Isle.

En hiver le *Montcalm* est employé à briser la glace du fleuve Saint-Laurent et à maintenir ouvertes les communications par eau avec les Sept-Iles et Anticosti. Durant le dernier exercice ce vapeur a donné entière satisfaction quant à la façon dont il s'est acquitté de cette mission.

Le 9 avril, le *Montcalm* a remorqué le bateau-feu de l'Ile-Blanche, et la bouée de la Traverse d'en bas qu'il laissa sur les points qui lui avaient été assignés. Le 29, il entra au bassin pour être réparé. Les réparations qu'on lui fit subir comprirent le renouvellement de quelques rivets défectueux, le radoubage de la coque, la mise en bon état des boulons assujetissant le gouvernail et sa sole, et, enfin, une couche de peinture, de composition spéciale, dont on enduisit la partie inférieure de sa coque.

Ce vapeur quitta le bassin le 1er juin, après quoi on l'arma pour sa campagne d'été qu'il commença le 8 juillet alors qu'il alla ravitailler les phares du détroit de Belle-Ile, côte de Terre-Neuve, et ceux du Rocher-aux-Oiseaux, de l'île Brion et des Iles-de-la-Madeleine.

Le *Montcalm,* de retour à Québec le 6 août, en repartit le 9 à destination d'Anticosti, de la baie des Chaleurs et de la côte de Gaspé pour en ravitailler les phares. Le 16 octobre il entreprit un deuxième voyage sur la côte nord, sur la côte ouest de Terre-Neuve, au Rocher-aux-Oiseaux, Gaspé et Anticosti et fut de retour à Québec le 31, après quoi on l'immobilisa provisoirement pour lui faire subir des réparations nécessaires. Lorsque le *Montcalm* reprit le service, il aida le vapeur de l'Etat *Druid* à enlever les bouées mouillées, et, le 5 février, il partit pour les Sept-Iles et Anticosti, puis retourna à Québec le 12 du même mois.

Le succès de ce voyage est tout particulièrement intéressant du fait qu'il démontre qu'il est possible de maintenir continuellement des communications par eau, en hiver, entre Québec et les îles susdites qui, jusqu'ici se trouvaient privées de toutes communications avec la terre ferme pendant cinq mois d'hiver.

Après ce voyage, le *Montcalm* reprit son service de brise-glace et se rendit en amont de Québec. Il se trouvait encore là, accomplissant une œuvre utile, à la fin de l'exercice.

Pendant ses voyages ce brise-glace a consommé 4,983 tonnes de charbon et parcouru 14,525 milles au cours de l'exercice.

"*Montmagny*".

Le *Montmagny* est un vapeur en acier à hélice qui a été construit dans les chantiers de l'Etat à Sorel, P.Q., en 1909. Il a: 212·6 pieds de longueur, 34·8 pieds de largeur, 19·5 pieds de creux, un tonnage net de 723 tonneaux, un tonnage brut de 1,269 tonneaux et une machine d'une force nominale de 148 chevaux-vapeur.

Le 3 juillet 1910 on mit le *Montmagny* à la disposition de l'agence de Québec pour qu'il aidât au transport des matériaux de construction, etc.

Aussi, ce vapeur a-t-il été employé exclusivement au transport des ouvriers et des matériaux de construction envoyés aux stations du fleuve Saint-Laurent, dans le détroit de Belle-Ile, dans la baie des Chaleurs et à d'autres stations et ce jusqu'au 9 décembre, alors qu'il fut envoyé à Halifax, N.-E., prenant à bord, en cours de route, les télégraphistes de la T.S.F. qui se trouvaient à la pointe Fame et aux pointes Heath et Harrington et qu'il débarqua à Sydney. Dans ce voyage le *Montcalm* arriva à Halifax le 9 décembre.

Après avoir débarqué pour l'agence de ce port: deux canots de sauvetage et deux compresseurs d'air, le 21 le *Montcalm* partit à la recherche de la bouée à gaz de

Blond-Rock qui avait été emportée en dérive. Après trois jours de recherche, cette bouée fut retrouvée et remorquée à Halifax.

Par la suite le *Montcalm* continua son service des bouées pour l'agence d'Halifax, port qu'il quitta le 29 mars pour être réparé sur cale à Dartmouth.

Là on gratta la partie inférieure de la coque de ce bâtiment, on le munit d'un nouveau traversin de bittes et on répara ses écoutilles, ses privés et ses accessoires en toile. Le 31 mars le *Montmagny* était prêt à reprendre la mer.

"Druid".

Le *Druid* est un vapeur en acier à hélice construit à Paisley, Ecosse, en 1902. Il a 160 pieds de longueur, 30.1 pieds de largeur, 12.5 pieds de creux, un tonnage net de 149 tonneaux et brut de 503 tonneaux, une machine de force nominale de 59 chevaux-vapeur.

Le *Druid* est commandé par le capitaine Michel Gagnon. Il porte un équipage de trente-et-un hommes et est employé au service des bouées entre Platon et la Pointe-au-Père, soit une distance de 185 milles. Aussi au cours de l'exercice s'est-on servi constamment du *Druid* pour mouiller et maintenir à leur place les bouées à gaz ou autres et entretenir les balises et les voyants.

Le *Druid* a remorqué à leur poste, au printemps, les bateaux-feux: *Princess Shoal, Red Islet, White Island Reef* et *Lower Traverse.*

Puis il les maintint à leur place et les ravitailla durant la saison de navigation et, à la clôture de celle-ci, les remorqua à Québec.

En plus de ces travaux, le *Druid* transporte les ouvriers appelés à réparer les phares et ravitaille ces derniers de façon à ce que rien n'arrête leur fonctionnement.

Pendant l'exercice, ce vapeur a parcouru une distance totale de 13,910 milles et il a consommé 2,239 tonnes de charbon.

"Rouville".

Le *Rouville* est un bâtiment à vapeur en bois et à hélice, qui a été construit à Sorel, P.Q., en 1906. Il a 125 pieds de longueur, 26 pieds de largeur, 14.2 pieds de creux, un tonnage net de 144 tonneaux, un tonnage brut de 301 tonneaux et une force de 54 chevaux-vapeur.

Ce vapeur est commandé par le capitaine Aristide Bélanger, son équipage est de 20 hommes et il est employé par ce département comme bâtiment de service pour la construction des phares.

Vers le milieu d'avril, le *Rouville* entra au bassin pour y subir des réparations, le 9 mai il fut remis à flot et le 7 juin il partit à destination de l'Ile d'Anticosti, emportant des ouvriers et du matériel de construction. Le 22 du même mois ce bâtiment fit route vers le détroit de Belle-Ile où il devait débarquer à plusieurs stations une équipe d'ouvriers en bâtiment.

Le 19 octobre, le *Rouville* fut envoyé dans les eaux de la rivière Ouelle pour y remplacer le vapeur de l'Etat *Champlain* (qui tenait lieu de bac), pendant que ce vapeur subissait des réparations. Le *Rouville* continua ce service jusqu'au 12 novembre lorsqu'il partit pour l'île d'Anticosti, emportant des matériaux de construction et

des approvisionnements pour les phares. Le 2 décembre ce navire fut envoyé à la Traverse d'en bas pour y remplacer le bateau-feu. A la fin de la saison le *Rouville* se rendit au bassin Louise pour y passer l'hiver.

"*Champlain*".

Le *Champlain* est un navire en acier à hélice qui a été construit à Paisley, Ecosse, en 1904. Il a 120 pieds de longueur, 30·3 pieds de largeur, 17·6 pieds de creux, un tonnage net de 225 tonneaux, un tonnage brut de 562 tonneaux et une machine d'une force nominale de 81 chevaux-vapeur.

Ce brise-glace est commandé par le capitaine René Pelletier. On s'en sert toute l'année comme bac entre le quai de la rivière Ouelle, côte sud, et la baie Murray, Saint-Irénée et le Cap-à-l'Aigle, côte nord du fleuve Saint-Laurent.

Du 20 juin au 17 septembre, ce bâtiment fit deux traversées complètes par jour et 388 traversées durant l'année. Il ne put faire la traversée une fois en décembre, 7 fois en janvier, 14 fois en février, une fois en mars, soit vingt-trois fois en tout qu'il ne put accomplir son service régulier. Ces insuccès furent causés par l'intensité du froid qui amoncela de fortes glaces sur le parcours de la route suivie par le bac, sur un point où le fleuve a onze milles de largeur.

Le *Champlain* a un équipage de 26 hommes. Il a transporté durant l'année 8,295 passagers, 4,758 sacs de courrier et beaucoup de marchandises. On a servi à son bord 1,214 repas aux passagers et les recettes de ce navire se sont élevées à $6,853.20.

Le 20 mai on commença à réparer le *Champlain* à Québec. Pendant son immobilité il fut remplacé par *La Canadienne* et ce ne fut que le 20 juin qu'il put reprendre son service.

Le 20 septembre le *Champlain* fut inspecté de nouveau en entier, en prévision des services qu'il avait à rendre durant l'hiver. Durant sa nouvelle immobilité il fut remplacé par le *Rouville* et ne recommença ses traversées du fleuve que le 11 novembre.

"*Eureka*".

L'*Eureka* est un vapeur en acier à une hélice. Il a 94·7 pieds de longueur, 22 pieds de largeur, 11·9 pieds de creux, un tonnage net de 91 tonneaux, un tonnage brut de 170 tonneaux et une machine d'une force nominale de 40 chevaux-vapeur.

Ce navire a été construit à Glasgow, Ecosse, en 1893, pour le département des Travaux publics. Actuellement il est à la disposition du service du pilotage qui relève du département de la Marine. L'*Eureka* est monté par un équipage de dix-neuf hommes. Il a été commandé par le capitaine F.-X. Pouliot jusqu'au 10 mai, alors que son commandement fut confié au capitaine Jean-Baptiste Bélanger. Comme d'habitude ce navire partit de bonne heure au printemps pour la Pointe-au-Père où durant la saison on s'en servit pour l'embarquement et le débarquement des pilotes, service auquel ce navire convient très bien. Le 30 novembre l'*Eureka* se rendit à Québec pour y subir des réparations indispensables. A partir du 13 septembre, ce bâtiment fut commandé par le capitaine L. A. Demers, surintendant du pilotage,

mais actuellement il est sous les ordres de l'agence de Québec et y restera tant qu'il demeurera en ses quartiers d'hiver.

"La Canadienne".

La Canadienne est un vapeur en fer à hélice qui a été construit à Glasgow, Ecosse, en 1880. Ce vapeur a 154·3 pieds de longueur, 22·7 pieds de largeur, 10·9 pieds de creux, un tonnage net de 227 tonneaux et un tonnage brut de 372 tonneaux, sa machine a une force motrice de 60 chevaux.

La Canadienne appartenait au service de l'hydrographie jusqu'à l'arrivée du vapeur de l'Etat, *Cartier,* alors que les officiers et l'équipage de *La Canadienne* reçurent l'ordre d'embarquer sur le *Cartier.* Elle fut alors envoyée dans les eaux où naviguait le *Champlain,* le 10 mai, pour remplacer ce vapeur. *La Canadienne* fut maintenue dans ce nouveau service jusqu'au 20 juin, date à laquelle on l'envoya aux chantiers de l'Etat à Sorel.

"Arctic".

L'*Arctic* est un navire en bois, pourvu d'une machine à vapeur et d'une hélice. Il a été construit à Kiel, Allemagne, en 1901, et fut acheté par le département de la Marine et des Pêcheries. Il a 161.4 pieds de longueur, 37.2 pieds de largeur et 20.2 pieds de creux, son tonnage net est de 518 tonneaux et son tonnage brut de 762 tonneaux, sa machine peut développer une force nominale de 44 chevaux-vapeur.

Ce bâtiment que monte un équipage de trente-neuf hommes est sous le commandement du capitaine J. E. Bernier. On l'emploie principalement à faire des croisières dans les eaux des régions arctiques.

Après avoir été réparé, armé et approvisionné par les soins de l'agence de Québec, l'Arctic partit le 7 juillet 1910 pour croiser dans les eaux boréales de ce continent.

AGENCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

"Stanley".

Le *Stanley* est un vapeur en acier à hélice. Il a été construit à Govan, G.-B., en 1888, en vue de naviguer l'hiver dans le détroit de Northumberland; ses caractéristiques sont les suivantes: longueur 207·8 pieds, largeur 32 pieds, creux 17·9 pieds, tonnage net 394 tonneaux, brut 914 tonneaux, force nominale des machines 300 chevaux.

Au commencement de l'exercice le *Stanley* se trouvait disponible à Saint-Jean, N.-B., où on le nettoyait et lui faisait subir quelques petites réparations, après l'avoir inspecté. Du 4 de ce mois au 8 juin on l'employa au service des phares et des bouées. A la dernière des dates susdites il mouilla dans le port d'Halifax qu'il traversa parfois pour se rendre à Darmouth, de l'autre côté de la rade. Il resta dans ces eaux jusqu'au 2 juillet, pour être complètement nettoyé, gratté et repeinturé, cependant qu'on inspectait et réparait ses machines, modifiait la distribution de l'eau douce à son bord et améliorait ses installations électriques. Le 7 juillet, après avoir fait du charbon et des provisions et pris ce qu'il fallait pour une grande croisière, le *Stanley*

qui se trouvait alors à Sydney-Nord quitta ce port pour se rendre à Fort-Churchill et à Port-Nelson sous la direction du capitaine J. B. Miles qui devait se livrer à des études hydrographiques dont le compte rendu figurera dans le rapport annuel du sous-ministre du service naval du Canada.

Le 27 juillet, le *Stanley* quitta Churchill à destination de la rade de Nelson.

Le 8 août, le vapeur de l'Etat *Earl Grey* arriva à Churchill et dès le 4 le *Stanley* était retourné à Sydney. Le 17 ce vapeur fit route vers Halifax et le 29 il partit pour l'île de Sable, après quoi, poursuivant son service des phares et des bouées, il arriva à Lahave le 9 février, remorquant les deux trois-mâts-barques *Langen* et *Carrie-Windslow*.

Le *Stanley* laissa le premier de ces bâtiments en eau peu profonde et amena l'autre jusque dans la mer libre.

Le 14 février, le *Stanley* partit pour les Iles-de-la-Madeleine, emportant 39 sacs de courrier et, le 15, il fut arrêté par de fortes glaces; il lui fallut manœuvrer jusqu'au 17 pour atteindre l'eau libre et y amener en même temps le vapeur *Bruce*. Le 24 février, en face de l'île Saint-Paul, le *Stanley* fut de nouveau pris dans les glaces et il dut rester dans le voisinage de l'endroit où cela lui advint jusqu'au 1er mars. Enfin, il atteignit Saint-Jean, N.-B., le 6 mars.

Au cours d'un voyage, pendant qu'il se rendait à Shag-Harbour, le *Stanley* perdit son hélice et dut être remorqué à la Pointe-de-Sable par le vapeur de l'Etat *Montmagny*, qui de là le remorqua à Halifax où il resta jusqu'à la fin de l'exercice.

" Lansdowne ".

Le *Landsdowne* est un vapeur en bois qui a été construit à Maccan, N.-E., en 1884. Il a 188·6 pieds de longueur, 32·1 pieds de largeur, 15·8 pieds de creux, un tonnage net de 463 tonneaux, brut de 680 tonneaux et une machine d'une force nominale de 80 chevaux.

Ce navire est aux ordres de l'agence de la marine pour le Nouveau-Brunswick qui l'emploie au service des phares et des bouées. Il a été continuellement en service toute l'année, excepté du 4 au 23 octobre, alors qu'il subit des réparations à Saint-Jean.

COLOMBIE-ANGLAISE.

" Quadra ".

Le *Quadra* est un vapeur en acier, à hélice, construit à Paisley, Ecosse, en 1891. Il a 147·5 pieds de longueur, 31·1 pieds de largeur, 13·6 pieds de creux, un tonnage net de 265 tonneaux, brut de 573 tonneaux et sa machine développe une force motrice de 120 chevaux.

Au commencement de l'exercice le *Quadra* fut employé au transport des matériaux destinés au phare de l'île du Triangle, ainsi qu'à alimenter les balises et bouées à gaz dans les eaux qui séparent Victoria de Port-Simpson, service qu'il continua jusqu'au 18 avril, alors qu'il dut être immobilisé pour subir des réparations, comprenant la mise en état du pont, l'installation d'une nouvelle chaudière pour le petit cheval-vapeur, le calibrage des cylindres et le renouvellement des pistons. Après quoi, du 16 au 25 juin, ce navire put s'occuper de nouveau de son service des bouées.

A cette dernière date le *Quadra* partit à destination des Iles-de-la-Reine-Charlotte, ayant à bord l'ingénieur en chef du département qui allait reconnaître des emplacements destinés à des phares. Au cours de ce voyage, le *Quadra* approvisionna d'huile les phares du nord puis revint au port le 29 juillet, alors que son personnel inspecta et répara la bouée à sifflet *Amphitrite*. Après quoi ce navire fut immobilisé du 1er au 19 octobre pendant que l'on réparait ses machines.

Du 19 octobre au 1er novembre, le *Quadra* débarqua des matériaux de construction au phare de Nootka, et du 6 novembre au 19 décembre, il débarqua des provisions aux stations de télégraphie sans fil et établit de nouveaux feux à acétylène, cependant qu'il remplissait de carbure de calcium les bouées et balises qui en avaient besoin. Enfin, du 29 décembre au 20 février 1911, ce bâtiment prit à bord le gardien du phare de l'île Green, puis pendant le reste de l'année procéda au balisage entre Victoria et Prince-Rupert et alluma les bouées à gaz.

"*Newington*".

Le *Newington* est un vapeur en fer à hélice qui a été construit à Hull, Angleterre, en 1889, et que le ministère de la Marine du Canada acheta en 1908. Il a 115·3 pieds de longueur, 21 pieds de largeur, 11·5 pieds de creux, un tonnage net de 61 tonneaux et brut de 93 tonneaux. Quant à sa machine, elle peut développer une force de 58 chevaux. On se sert de ce petit vapeur dans la Colombie-Anglaise, pour le service des phares et des bouées confiées à l'agence du département.

"*Leebro*".

Le *Leebro* est un vapeur à hélice qui a été construit à Victoria, Colombie-Anglaise, en 1908. Il a 123·5 pieds de longueur, 28·8 pieds de largeur, 11·1 pieds de creux, un tonnage net de 198 tonneaux et brut de 323 tonneaux. Sa machine développe une force nominale de 22 chevaux.

Le *Leebro* a été nolisé à l'Etat par la Cie "Leeming Frères Limitée" pour le service des phares et des bouées et le transport des matériaux de construction. Ce nolisement a été conclu à raison de $135 par jour, la compagnie devant payer tous les frais que comportait l'emploi de ce bâtiment.

Du 1er au 22 avril, le *Leebro* fut employé à la construction sous la direction de l'ingénieur local.

Du 22 avril au 2 juin on s'en servit pour ravitailler les phares et s'occuper des bouées entre Victoria et Prince-Rupert. Puis, jusqu'au 12 octobre le *Leebro* ne s'occupa plus que de ravitailler les phares et à transporter des ouvriers et des appareils au phare que l'on construisait à l'île du Triangle.

Le 11 février on n'eut plus besoin de ce bâtiment, mais du 1er au 11 mars on dut s'en servir encore pour faciliter la construction de certains ouvrages.

DISTRICT DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

"*Earl Grey*".

Le vapeur *Earl Grey* a été construit en 1909 à Barrow-in-Furness, Angleterre, par Vickers Sons and Maxim. C'est un vapeur en acier à hélices jumelles qui a 250

pieds de longueur, 47·7 pieds de largeur et 24·1 pieds de creux. Son tonnage brut est de 2,357 tonneaux et net de 930 tonneaux, avec déplacement de 3,340 tonneaux. Le *Earl Grey* est pourvu de quatre chaudières dont deux à foyers d'un seul côté et deux à foyers aux deux extrémités, ces chaudières pouvant fournir une pression de 180 livres au pouce carré. La machine de ce navire est à triple expansion, d'une puissance nominale de 800 chevaux-vapeur et indiquée de 6,500 chevaux. Il peut porter du lest d'eau occupant un espace de 101·11 tonnes d'encombrement partagées en 9 réservoirs du type le plus récent, qui au total peuvent recevoir 739½ tonnes de lest d'eau. Ce lest d'eau est employé lorsque le navire est appelé à briser les glaces, alors que selon le besoin il est mis tantôt à l'avant, tantôt à l'arrière du bâtiment.

Le *Earl Grey* a été construit dans le double but de briser des glaces, lorsque nécessaire et de transporter des passagers, en hiver, de l'Ile-du-Prince-Edouard à la terre ferme et réciproquement. On a donné une description de ce bâtiment dans le quarante-troisième rapport annuel du département de la Marine soumis au parlement en 1910.

Ci-après nous donnons en détail les mouvements du *Earl Grey* durant l'exercice:

Premier avril 1910, ce brise-glace se rend de Charlottetown à Pictou puis revient à Charlottetown, effectuant son dernier voyage de la saison.

Cinq avril, départ de Charlottetown pour Halifax où il est mis sur cale.

Vingt juin, départ d'Halifax pour Pictou.

Sept juillet, le *Earl Grey* quitte Pictou à destination de Québec. Il est de retour à Pictou le 20 du même mois.

Trois août, départ de Pictou pour la baie d'Hudson.

Vingt-deux août, arrivée à Churchill. Durant ce voyage, le 5 septembre, ce navire arriva à la Baie-des-Iles, Terre-Neuve. Le 10 septembre, il arriva à Sydney, C.-B., pour y faire du charbon. Douze septembre, départ de Sydney pour Charlottetown où il mouille à 3 heures de l'après-midi.

Quinze septembre, départ pour Pictou où ce navire est désarmé.

Onze décembre, retour du *Earl Grey* à Charlottetown où il se prépare à commencer son service d'hiver.

Le sept décembre 1910, ce navire commença ses voyages entre Charlottetown et Pictou et il les continua jusq'au 14 janvier suivant. De cette dernière date jusqu'au 20 janvier il fut employé sur la route de Georgetown-Pictou. Les 20 et 21 il voyagea entre Charlottetown et Pictou, et les 23 et 24 entre cette dernière ville et Georgetown. Les 25 et 26 en service entre Charlottetown et Pictou. Du 27 janvier au 31 mars 1911, fin de l'exercice fiscal, le *Earl Grey* voyage entre Georgetown et Pictou.

Les mouvements de ce navire entre les deux dernières dates susdites furent: du 27 janvier au 4 février, voyages réguliers; 4 février, dégagea le *Minto* des glaces et prit à son bord le courrier, ses passagers et ses bagages. Le dimanche, 5 voyages spéciaux. Les 6 et 7, voyages réguliers. Le 8 immobilisé à Georgetown par une tempête de neige. Du 9 au 14, voyages réguliers. Le 14, le *Earl Grey* dégage le *Minto* des glaces et transporte à Pictou le courrier et les passagers qu'il avait à bord, mais il ne peut arriver à destination qu'à 11.25 p.m. Le 15 il est retenu à Pictou où il embarque du charbon et des marchandises. Le 16 il se met en route, mais à cause de fortes glaces, doit retourner à Pictou où il arrive à 12.20 p.m. Le 17, voyage difficile qui dura dix heures. Le 18, voyage normal régulier. Le dimanche, 19,

ce bâtiment entreprit un voyage spécial mais il ne put atteindre Georgetown que le 20 à 8.15 a.m. Le 21, le *Earl Grey* se remet en route mais de fortes glaces l'obligent à retourner à Georgetown. Du 22 au 28, voyages réguliers. Le 28, une tempête de neige le retient toute la journée à Pictou. Du 1er au 6 mars, voyages réguliers. Partit le 6 mars, fut pris dans de fortes glaces toute la nuit, n'arrivant au port que le 7 à 11.20 a.m. Partit le 8 ,mais fut pris dans les glaces et n'atteignit le port que le 10 à 1.20 p.m. Du 11 au 21 fit des voyages réguliers. Le 21, essaya d'atteindre Charlottetown, mais fut arrêté au dehors de ce port par de fortes glaces. En cette occasion les passagers et le courrier du *Earl Grey* arrivèrent en charrettes à Charlottetown. Le 22, ce bâtiment se dégagea des glaces à 7 a.m., et atteignit Pictou, ce même jour à 11.30 a.m. Du 23 mars à la fin de l'exercice fiscal il fit des voyages réguliers entre Georgetown et Pictou. En tout, le *Earl Grey* a fait 44 voyages aller et retour et il a transporté 118,532 colis de marchandises d'un poids total de 5,791 tonnes.

Recettes encaissées par ce bâtiment:—

Recettes pour transport de marchandises.. .. ..$	8,497 38
" " passagers..	3,571 75
" fournies par la vente de 977 billets de couchettes..	977 00
" fournies par la vente de 1,404 repas..	140 40
	$ 13,186 53

"Minto".

Le *Minto* est un navire à hélice spécialement construit pour briser les glaces et transporter des passagers et des marchandises.

Il a été construit à Dundee, Ecosse, en 1899. Longueur, 225 pieds; largeur, 32·7 pieds; creux, 18 pieds; tonnage net, 372 tonneaux, tonnage brut, 1,090 tonneaux; force nominale, 216 chevaux, force indiquée, 2,900 chevaux.

Le premier avril le *Minto* se rendit de Pictou à Charlottetown, puis retourna à Pictou où il arriva le 2, ayant effectué son dernier voyage pour la saison. Il quitta Pictou le 2 avril à destination des Iles-de-la-Madeleine. Le 4 avril il était de retour de ces îles rapportant du courrier et des passagers, alors qu'il arriva le même jour à Charlottetown à 8.30 p.m.

Le 5 avril, à 8.30 a.m., ce navire quitte Charlottetown pour entamer la barrière de glace qui s'était formée dans le port de Summerside. A 3 h. p.m. il était de retour à Charlottetown.

Six avril, au quai de Charlottetown.

Vingt-et-un avril, le *Minto* se rend à Pictou.

Vingt-six avril, départ de Pictou pour Gaspé.

Six mai, le *Minto* se trouve dans le port d'Harrington.

Vingt-quatre mai, il est de retour à Charlottetown.

Le 30 mai ce navire entre au service de la compagnie de navigation à vapeur et y reste jusqu'au 4 juin.

Sept juin, il part pour Halifax à 6.30 p.m. pour y faire modifier ses roues, etc. Le 16 juin il était de retour à Charlottetown.

Le 4 juillet, le *Minto* fut désarmé au quai de la Marine et on commença à le réparer. Les réparations furent achevées le 13 septembre. Le 15 il partit pour Pictou puis pour Halifax où il arriva le 19 septembre. Après quoi il se rendit dans la baie de Fundy pour ravitailler les phares. Le 14 octobre, le *Minto* était de retour à Halifax où il fut alors désarmé et réparé.

Le 13 décembre ce navire quitta Halifax à destination de Charlottetown pour s'y préparer à commencer son service d'hiver. Le 16 décembre, il partit à destination de Summerside où il arriva le jour suivant pour en repartir dans le 24 heures à destination du cap Tormentine. A ce moment de l'année le *Minto* fit deux voyages entre Summerside et le cap susdit, puis il reçut l'ordre de se rendre à Charlottetown, attendu qu'au cap Tormentine on manquait des aménagements nécessaires à la manutention des marchandises.

Le *Minto* arriva à Charlottetown le 19 décembre et à partir de cette date jusqu'au 3 janvier, navigua entre Charlottetown et Pictou, après quoi il fut employé de façon régulière entre Georgetown et Pictou jusqu'au 3 février. Du 4 au 9 février, il fut pris dans les glaces et après s'être dégagé il fit des voyages réguliers jusqu'au 13. Du 14 au 18 il fut de nouveau pris dans les glaces et le dimanche, 17, se trouvant à Pictou, il ne put quitter ce port où il fut immobilisé jusqu'au 24. A cette dernière date, ayant levé l'ancre à destination de Georgetown, le *Minto* fut pris dans les glaces au cours de son voyage et ne parvint à Georgetown que le 27. Du 28 février au 1er mars il fut pris dans les glaces et n'arriva à Pictou que le 2 et y fut retenu pendant la journée du 3. Le 4 il arriva à Georgetown. Du 7 au 10 mars, il fut ensuite pris dans les glaces et n'arriva à Pictou que le 11. Les 13 et 14 mai le *Minto* accomplit des voyages sans incidents. Le 15 il fut de nouveau pris dans les glaces. Le 16 il arriva à Georgetown où il resta jusqu'au 18, date à laquelle il atteignit le port de Pictou. Par la suite, jusqu'à la fin de l'exercice fiscal, c'est-à-dire jusqu'au 31 mars, le *Minto* accomplit des voyages réguliers entre Georgetown et Pictou.

Recettes encaissées par le *Minto*:—

Recettes pour transport de marchandises..	$ 2,575 82
" " passagers..	1,809 25
" sur 714 repas servis à bord..	71 40
" sur vente de billets de couchettes..	423 00
Recettes totales..	$ 4.379 47

"*Brant*"

Le *Brant* est un bâtiment en bois qui a été construit à Charlottetown, I.-P.-E., en 1899. Sa longueur est de 100.4 pieds, sa largeur de 19.4 pieds, son creux de 8.5 pieds, son tonnage net de 58 tonneaux et brut de 142 tonneaux, enfin la force nominale de sa machine à vapeur est de 33 chevaux.

Ce fut le 11 avril que l'équipage du *Brant* embarqua à bord de ce navire, dès le 14 du même mois il commença à mouiller des bouées dans le port de Charlottetown et le 16 à l'extérieur de ce port. Le 17, le *Brant* apporta à Pictou la bouée des Iles-de-la-Madeleine. Il continua son service régulier tout le temps, sauf du 3 au 15 septembre alors qu'il fut mis à la disposition de M. Matheson, inspecteur des pêcheries

et du 3 au 14 novembre, quand il fut mis en cale sèche à Pictou pour subir des réparations.

Recettes réalisées par le *Brant*:—

Mouillage et allumage des bouées de Charlottetown.. ..$	80 00
Remorquage..	200 00
Enlèvement des bouées de Charlottetown..	40 00
Recettes totales.. .. ..$	320 00

GRANDS LACS ET DISTRICTS DE LA BAIE GEORGIENNE.

"Simcoe".

Le *Simcoe* est un vapeur en acier à hélices jumelles dont la machine a une force nominale de 217 chevaux-vapeur. Il a été construit par la Cie à responsabilité limitée Swan, Hunter, Wingham, Richardson et lancé à Wallsend-on-Tyne, Angleterre, en 1909. Sa longueur est de 180 pieds, sa largeur de 30·2 pieds, son creux de 15·2 pieds, son tonnage net de 193·8 tonneaux et son tonnage brut de 437·63 tonneaux.

Ce navire est affecté au service des phares et des bouées sur les grands lacs et dans le district de la baie Georgienne.

HAUT SAINT-LAURENT ET GRANDS LACS.

"Scout".

Le *Scout* est un vapeur en bois à une hélice qui a été construit en 1900 à Cardinal, Ontario. Il a 103.6 pieds de longueur, 25.6 pieds de largeur, 9.2 pieds de creux, un tonnage net de 70 tonneaux et brut de 176 tonneaux et la force nominale de sa machine est de 27 chevaux-vapeur.

Ce navire est muni de projecteurs électriques puissants et de lampes électriques. On l'a employé durant l'exercice à la pose et à l'enlèvement des bouées entre Montréal et Kingston.

"Reserve".

Le Reserve est un vapeur en bois à hélice qui a été construit à Buffalo, en 1884. Il a 61·8 pieds de longueur, 15·3 pieds de largeur, 4·8 pieds de creux, un tonnage net de 36 tonneaux et brut de 49 tonneaux et la force nominale de sa machine est de 30 chevaux-vapeur. On s'en sert pour "balayer" le chenal, pour remorquer les bouées relevant de l'entrepôt de Prescott, du service des phares, et aussi pour l'entretien de ces bouées.

"Lambton".

Le *Lambton* est un navire en acier à hélice dont la machine développe quatre-vingt-neuf chevaux. Sa coque a été construite aux chantiers de l'Etat à Sorel, P.Q., en 1908-09. Le *Lambton* a 108 pieds de longueur, 25·1 pieds de largeur, 12·7 pieds de creux, un tonnage net de 182 tonneaux et brut de 323 tonneaux.

Les machines de ce navire sont à triple expansion, à pilon à action directe, et à pression de travail de 170 livres au pouce carré. Ces machines ont été construites par la Cie Fleming et Ferguson, à responsabilité limitée, de Paisley, Ecosse.

On se sert du *Lambton* pour la construction des phares et pour leur inspection par l'administration qui s'en occupe.

DISTRICT DE MONTRÉAL.

" Maisonneuve ".

Le *Maisonneuve* est un vapeur en bois à hélice qui a été construit à Smithsfalls, Ont., en 1894. Tout d'abord il porta le nom de *Gladys*. Il a 75·5 pieds de longueur, 9·7 pieds de largeur, 7·3 pieds de creux, un tonnage net de 18 tonneaux, brut de 26 tonneaux et sa machine a une force de 9 chevaux-vapeur.

Ce navire est à la disposition du service des phares: pour les ravitailler, y porter des matériaux de construction et aussi pour s'occuper des bouées de l'Ottawa inférieur, de la rivière Rideau, et des lacs et de la rivière Richelieu.

Au cours de l'exercice il a commencé son service le 30 avril, partant de Sorel où il avait passé l'hiver, alors qu'il fut mis en état de rendre les divers services qu'on en attendait. C'est ainsi que ce navire eut à s'occuper des bouées, naguère confiées à des entrepreneurs, bouées qu'il se trouva avoir mouillées dès le 25 mai. En outre des inspections régulières des travaux auxpuels il contribua, le *Maisonneuve* transporta des matériaux de construction pour les phares en construction sur plusieurs points de la côte pour des balise et our des tripodes. Enfin, le *Maisonneuve* a permis d'amener à leur mouillage les bateaux feux du lac Saint-Louis et d'enlever toutes les bouées avant le 29 novembre, date à laquelle ce vapeur atteignit Sorel pour y passer l'hiver.

Il est à noter qu'à la fin de la saison de navigation les bateaux-feux furent remorqués par l'*Hosanna* qui, pour cette manœuvre, remplaça le *Maisonneuve* le 2 décembre.

" Hosanna ".

L'*Hosanna* est un vapeur à hélice qui a été construit à Sorel en 1893. Il a 58·6 pieds de longueur, 23 pieds de largeur, 6 pieds de creux, un tonnage net de 59 tonneaux, brut de 89 tonneaux et sa machine a une puissance nominale de 19 chevaux. L'*Hosanna* est affecté au service des phares et des bouées du fleuve Saint-Laurent. On s'en est surtout servi au cours de la présente année de navigation 1910 pour transporter les matériaux de construction. Il a ensuite passé l'hiver à Sorel, où on l'a inspecté, partiellement reconstruit, et mis en état de reprendre du service au printemps de 1911.

" Shamrock ".

Le *Shamrock* est un navire en bois à hélice qui a été construit à Québec en 1898. Il a été modifié et amélioré plusieurs fois de façon à convenir aux divers services auxquels on l'a affecté. Sa longueur est de 117·3 pieds, sa largeur de 25 pieds, son creux de 9·7 pieds, son tonnage net de 161 tonneaux, brut de 237 tonneaux et sa machine a une puissance de 61 chevaux-vapeur.

Le *Shamrock* est affecté au service des phares et des bouées sur le fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Platon. Au cours de l'exercice sous revue, ce fut le 3

avril 1910 qu'il commença son service qui se termina le 4 décembre. Entre les susdites dates, le *Shamrock* a consommé 890 tonnes de charbon et parcouru 12,004½ milles. Sa campagne terminée, ce bâtiment rallia Sorel pour y passer l'hiver et y être réparé de façon à pouvoir reprendre son service au printemps de 1911.

"*Alpha*".

L'*Alpha* est un vapeur en bois à hélice, qui a été construit à Lévis en 1890. Il a 47·5 pieds de longueur, 12·2 pieds de largeur, 4·9 pieds de creux, un tonnage net de 7 tonneaux, brut de 20 tonneaux. En 1910, ce navire a été employé sur le fleuve Saint-Laurent par le personnel chargé de la construction des phares et du service des bouées, puis il passa l'hiver à Sorel où on le répara en prévision des services qu'il aurait à rendre au printemps.

"*Verchères*".

Le *Verchères* est un remorqueur dont on s'est servi en 1910 dans le district de Montréal pour faciliter le transport des matériaux de construction. Il a passé l'hiver à Sorel.

PROTECTION DES PÊCHERIES.

"*Princess*".

Le *Princess* est un navire en acier à hélice qui a été construit en 1896 à Grangemouth, C.-B. Ses caractéristiques sont: longeur, 165 pieds; largeur, 26 pieds; creux, 17·7 pieds; tonnage net, 252 tonneaux, brut, 542 tonneaux. Force nominale des machines, 90 chevaux.

Ce navire sert à protéger les pêcheries du golfe et du fleuve Saint-Laurent.

"*Curlew*".

Le *Curlew* est un navire en acier à hélice. Il a les caractéristiques suivantes: longueur, 116·3 pieds; largeur, 19·8 pieds; creux, 11·3 pieds; tonnage net, 96 tonneaux; tonnage brut, 158 tonneaux; force des machines, 50 chevaux-vapeur.

Ce navire sert à protéger les pêcheries du Nouveau-Brunswick.

"*Petrel*".

Le *Petrel* est un navire en acier à hélice qui a été construit à Owen-Sound, Ont., en 1892. Caractéristiques: longueur, 116 pieds; largeur, 22 pieds; creux, 10·3 pieds; tonnage net, 98 tonneaux; tonnage brut, 192 tonneaux; force nominale des machines, 50 chevaux.

Ce navire est chargé de protéger les pêcheries des provinces maritimes.

"*Canada*"

Le *Canada* est un navire en acier, à hélice, qui a été construit en 1904 à Barrow-in-Furness. Longueur, 206 pieds; largeur, 25·1 pieds; creux, 13·3 pieds; tonnage net, 136 tonneaux; tonnage brut, 411 tonneaux; machines, force, 209 chevaux.

Ce navire sert à protéger les pêcheries des eaux des provinces maritimes.

"*Kestrel*".

Le *Kestrel* est un navire en bois, à hélice, qui a été construit en 1903 à Vancouver, C.-A. Longueur, 126 pieds; largeur, 24 pieds; creux, 12·2 pieds; tonnage net, 188 tonneaux; tonnage brut, 311 tonneaux; force nominale des machines, 59 chevaux.

Ce navire est employé par le service chargé de la protection des pêcheries de la Colombie-Anglaise.

"*Falcon*".

Le *Falcon* est un navire en bois, à hélice, qui a été construit en 1902 à Port-Moody, C.-A. Il s'appelait d'abord le *Ruth*. Longueur, 70·7 pieds; largeur, 17·8 pieds; creux, 7·4 pieds; tonnage net, 48 tonneaux; tonnage brut, 71 tonneaux; force nominale des machines, 14 chevaux.

Ce navire est employé par le service chargé de la protection des pêcheries de la Colombie-Anglaise.

"*Georgia*".

Le *Georgia* est un navire en bois, à hélice, qui a été construit en 1900 à Victoria, C.-A. Longueur, 60 pieds; largeur, 11·3 pieds; creux, 5 pieds; tonnage net, 23 tonneaux; tonnage brut, 34 tonneaux; force nominale des machines, 12 chevaux.

Ce navire est employé au service de protection des pêcheries dans les eaux de la Colombie-Anglaise.

"*Lady-of-the-Lake*".

Le *Lady-of-the-Lake* est un navire en bois, à hélice, qui a été construit en 1907 à Selkirk, Manitoba. Longueur, 105 pieds; largeur, 18·5 pieds; creux, 8·9 pieds; tonnage: net, 155, brut, 201 tonneaux; force nominale des machines, 13 chevaux.

Ce navire est employé au service de protection des pêcheries dans les eaux du lac Winnipeg.

"*Alcedo*".

L*Alcedo* est un navire à hélice, qui a été construit en 1905 à Ballard, Washington, E.-U. Longueur: 69.7 pieds; largeur, 16.8 pieds; creux, 7.6 pieds; tonnage: net, 47 tonneaux, brut, 70 tonneaux; force nominale de ses machines, 16 chevaux.

Ce navire est employé par le service chargé de la protection des pêcheries des côtes du Pacifique.

"*Restless*".

Le *Restless* est un navire en bois, à hélice, qui a été construit en 1906 à New-Westminster, C.-A. Longueur, 71 pieds; largeur, 17 pieds; creux, 7 pieds; tonnage: net, 53 tonneaux, brut, 76 tonneaux; force nominale de ses machines, 16 chevaux.

Ce navire est employé par le service chargé de la protection des pêcheries des côtes du Pacifique.

"*Hudson*".

Le *Hudson* est un navire en bois, à hélice, qui a été construit en 1903 à Saint-Jean, N.-B. Longueur, 57·7 pieds; largeur, 12·5 pieds; creux, 4·7 pieds; tonnage: net, 23 tonneaux, brut, 34 tonneaux; force nominale des machines, 7 chevaux.

Ce navire est employé par le service chargé de la protection des pêcheries du Nouveau-Brunswick.

" Ostrea ".

L'*Ostrea* est un navire en bois, à hélice, qui a été construit en 1902 à Charlottetown, I.-P.-E. Longueur, 50 pieds; largeur, 13 pieds; creux, 4·5 pieds.

Ce navire est employé par le service chargé de l'ostréiculture dans les eaux de l'Ile-du-Prince-Edouard.

" Nelson ".

Le *Nelson* est un navire en bois de 64 pieds de longueur, 13·8 de largeur, 6·6 de creux. Son tonnage brut est de 19.46 tonneaux et la force nominale de ses machines est de 8.16 chevaux.

" Thirty-Three ".

Le *Thirty-Three* est un navire en acier de 80 pieds de longueur, de 18·1 pieds de largeur, de 8·3 de creux. Son tonnage brut est de 79 tonneaux et net de 33 tonneaux. La force de ses machines indiquée en chevaux est de 160 chevaux. Ce navire est employé par le service chargé de la protection des pêcheries de la Nouvelle-Ecosse.

SERVICE DES BATEAUX-TRAINEAUX ENTRE LE CAP-TRAVERSE, I.-P.-E., ET LE CAP-TORMENTINE, N.-B.

Ces bateaux-traîneaux commencèrent leurs voyages le 15 février et les cessèrent le 25 mars. Au total, ils effectuèrent 29 voyages en partant du Cap-Tormentine et 30 en partant du Cap-Traverse.

Nombre de passagers transportés, 65.

Recettes.	$ 152 00
Coût du service des bateaux-traîneaux.	7,132 58

Au cours de l'année, on a dépensé, au Cap-Traverse, 168 dollars pour réparer 7 bateaux-traîneaux. Deux bateaux de ce type furent envoyés auprès du vapeur de l'Etat *Stanley* et il en reste 6 au Cap-Tormentine et 13 au Cap-Traverse.

BOUÉES ET BALISES.

En règle générale les bouées donnent beaucoup plus de soucis que les autres types d'appareils utilisés pour faciliter la navigation, et ce parce qu'elles sont sujettes à changer de place sous l'action des coups de vent ou à être endommagées par les navires. Durant l'année dernière, il n'est arrivé, cependant, aucun accident sérieux aux bouées qui ait nécessité leur déplacement pendant la durée de la saison de navigation. Il faut dire toutefois que l'on perdit deux bouées lumineuses à gaz. C'est ainsi que la bouée de ce type n° 575 de la série fut jetée à la côte près de Centreville, N.-E., si abîmée qu'elle fut perdue tout comme la bouée du type 9½ n° 711 de la série, qui disparut de son mouillage de Kyuquot, C.-A., et ne fut pas retrouvée. Par contre on a retrouvé la bouée à gaz n° 11 qui partit en dérive l'année précédente alors qu'elle était mouillée à la pointe sud-ouest du cap Sable. On a réparé cette bouée. De plus, le vapeur de l'Etat *Simcoe* a retrouvé et recueilli une petite bouée à gaz qui était per-

due depuis 1906 dans la baie Georgienne. Comme d'habitude on a procédé à l'inspection des bouées dans les diverses provinces du Canada et les vapeurs de l'Etat désignés à cet effet ont mouillé, entretenu et retiré en temps voulu les bouées côtières des types: automatique à sifflet, à gaz et à sifflet, à gaz et à cloche, à gaz, à sifflet, à cloche, en acier plates et en acier coniques. Le département a reçu de longs rapports détaillés de ses agents, qui font part de la façon satisfaisante dont le personnel s'est acquitté de ses devoirs touchant le balisage en général.

Il est à noter que l'on a encore augmenté le nombre déjà considérable des bouées-espars, entretenues dans les ports et les chenaux par des entrepreneurs et ce afin de signaler des dangers non encore indiqués aux navigateurs. Le plus important travail auquel s'est livré le service de balisage a consisté à remplacer par des bouées lumineuses à gaz nombre de bouées non éclairées, lesquelles, dans de nombreux cas, ont été remplacées par de meilleurs appareils du même type. En outre, on a amélioré les conditions de la navigation sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Ile-du-Prince-Edouard, de la Colombie-Anglaise, de la province de Québec et des grands lacs en mouillant des bouées à gaz sur des points non balisés. Le mouillage de ces bouées a été signalé aux navigateurs dans des avis spécialement publiés à cet effet.

Le balisage du fleuve Saint-Laurent a été poursuivi avec soin et il a donné lieu à plusieurs changements qui y ont amélioré les conditions de navigation. Il y a dans le district de Montréal: 68 bouées à gaz, 33 bouées en fer et 163 bouées-espars qui sont toutes numérotées d'après leur position. Ces bouées sont peintes en rouge ou noir, selon le côté où elles doivent se trouver lorsque l'on remonte le chenal maritime qui suit le fleuve. Les bouées rouges doivent alors être laissées à tribord et les bouées noires à bâbord.

Dans le district de la Nouvelle-Ecosse, il y a 30 bouées à gaz, 17 bouées à sifflet et 41 bouées à cloche outre un certain nombre de bouées plates et de bouées coniques, ce sont toutes des bouées côtières.

Dans le district du Nouveau-Brunswick, il y a 23 bouées à gaz, 4 bouées à sifflet et 7 bouées à cloche: bouées côtières.

Dans le district de l'Ile-du-Prince-Edouard, il y a 6 bouées à gaz, 2 bouées à sifflet, 1 bouée à cloche et plusieurs bouées les unes plates les autres coniques. Ce sont des bouées côtières.

Dans le district de Québec, il y a comme bouées côtières: 37 bouées à gaz, 1 bouée à sifflet, 1 bouée à cloche et un certain nombre de bouées plates et de bouées coniques.

Dans le district de la Colombie-Anglaise, on a porté à 18 le nombre des bouées à gaz. Ce district possède en outre 2 bouées à sifflet et 2 bouées à cloche, toutes ces bouées étant désignées sous la rubrique de bouées côtières.

Dans l'Ontario, il y a 78 bouées à gaz, 1 bouée à sifflet et 3 bouées à cloche. Etant donné l'important mouvement de la navigation intérieure sur les grands lacs de cette province et la partie supérieure du Saint-Laurent qui la traverse, on a mouillé un grand nombre de bouées à gaz. Sur les 78 bouées à gaz susdites, 16 ont été mouillées dans la partie inférieure de la rivière Détroit afin de faciliter la navigation de cette rivière dont le balisage est sous le contrôle du département. De plus, on a ajouté 20 bouées-espars non lumineuses dans ces mêmes eaux.

Les vapeurs du département se sont occupés en outre des balises non lumineuses et des balises lumineuses à part de leur service concernant les bouées côtières et le

balisage des ports. En Colombie-Anglaise, il y actuellement 35 balises lumineuses à acétylène et un certain nombre de balises non lumineuses.

La côte de la Colombie-Anglaise s'étend au nord de Victoria et de Vancouver sur une si grande étendue que l'on a jugé nécessaire d'y établir des balises non surveillées, car l'usage de bouées à leur place aurait exigé pour leur entretien l'emploi d'un nombre par trop grand de vapeurs, qui n'auraient eu à s'occuper que de cet entretien. Quant aux balises, il suffit de les visiter à intervalles réguliers et à remplir leur réservoir de carbure de calcium. Dans un avenir rappoché, celles des balises de la Colombie-Anglaise qui se trouvent sur les côtes de sa partie nord seront confiées au personnel attaché au dépôt dont les bâtiments sont actuellement en construction à Prince-Rupert.

Le rapport du commissaire des phares et du balisage qui est donné en appendice ci-après contient une liste (n° 3) de toutes les bouées à gaz qui ont été employées dans la Puissance au cours de l'exercice 1910-11. Dans le même rapport de ce fonctionnaire, on trouvera aussi d'autres renseignements concernant le service des bouées et des balises, plus un tableau donnant en détail les objets destinés à faciliter la navigation d'un bout de l'année à l'autre.

Au cours de l'année, les officiers des vapeurs de l'Etat et les surintendants du service des phares aux diverses agences ont inspecté régulièrement les bouées côtières. A intervalles réguliers, on a aussi rempli de carbure de calcium les réservoirs des bouées à acétylène et après leur retrait on les a réparées aux agences lorsque nécessaire.

Comme d'habitude les bouées des ports ont été inspectées par les maîtres ou capitaines de ces ports qui, avant de payer les entrepreneurs, ont pour devoir de veiller à ce qu'ils mouillent les bouées à la bonne place et les entretiennent comme il faut. Le tableau suivant donne approximativement le nombre des bouées par ports, rivières et chenaux que l'on a maintenues en service durant l'année.

La dépense totale occasionnée par le service des bouées s'est élevée à $136,180.70 pour toutes les provinces et a été par province de:—

Nouvelle-Ecosse	$	13,363 96
Ile-du-Prince-Edouard		3,679 85
Nouveau-Brunswick		24,944 54
Québec		12,658 10
District de Montréal		47,382 62
En amont de Montréal		14,245 73
Colombie-Anglaise		19,905 90
	$	136,180 70

LISTE des bouées entretenues par le ministère de la Marine et des Pêcheries dans les eaux canadiennes en 1910.

DISTRICT D'ONTARIO.

	Nombre de bouées.
Amherstburg, y compris Bois Blanc..	38
Baie de Quinté (deux entrepreneurs et vapeur de l'Etat)	19
Bears Rump	1
Big Duck Island, bouée à cloche	1
Blind river (rivière à l'Aveugle)	4
Byng-inlet	7
Campbell rock	1
Collingwood	15
Clapperton, chenal, 1 balise et..	9
Georgienne, baie..	13
Green shoal, vapeur de l'Etat..	1
Goderich..	4
Hawkesbury, vap. de l'Etat..	16
Kaministiquia..	9
Lac Erié et riv. Détroit..	67
Lac des Bois, y compris bouée à cloche	183
Lac Simcoe..	5
Lac Supérieur, y compris bouée à cloche..	8
Little-Current..	10
Lone-Rock, bouée à gaz et à cloche..	1
Lac Témiscamingue..	3
Midland..	6
Murray, canal et baie de la Presqu'île.	23
Napanee..	14
Niagara, bouée à cloche..	1
North-Sisters, rocher..	4
Orillia, 11 gaules..	7
Parry-Sound, vapeur de l'Etat..	32
Pembrooke..	23
Pointe au Baril, 15 balises..	4
Penetanguishene..	10
Port-Arthur..	12
Port-Rowan..	10
Rivière Thames..	8
Rondeau..	6
Sault Sainte-Marie..	21
Sault Sainte-Marie, abords du canal..	25
Sault Sainte-Marie, bouées à gaz..	5
Seine, riv. et lac Grassey, pilots..	30
Seine, rivière..	10
South Bay-Mouth..	4
Stokes baie..	6
Sturgeon barre, bouées à gaz..	1
Saugeen, rivière..	9
Sturgeon, rivière..	26
St. Clair, rivière, bouées à gaz..	1
Sarnia, 1 bouée à gaz..	3
Southampton, bouée à gaz..	1
Timagami, lac, 4 balises et..	31
Trenton, vap. de l'Etat..	13
Victoria Ile, Lac Supérieur..	3
Waubashene..	37
Winnipeg, rivière..	13

DISTRICT DE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

Amhersts, port..	8
Anse à Gascon..	1
Anse à Beaufils..	1
Barachois de Malbaie..	1
Bonaventure..	9
Cap Chat..	1
Cap Cove..	1
Cap Meule..	1
Carleton, Pointe..	1
Chicoutimi	21
Cock Pointe..	1
Chaudière, bassin..	7
Cap Despair..	1
Douthes, pointe.	1
English baie..	3
Eschourie, roche..	1
Fox, rivière..	1
Gaspé..	6
Grande Entrée..	17
Griffin, Anse..	1
Gros Cap-aux-os..	1
House Harbour, îles de la Madeleine.	7
Lac Témiskamingue viz:—	
Opemiigon, passage..	4
Montréal, rivière..	3
Nord Témiscamingue, gaules et..	9
Couvrettes, camp..	1
Browns pointe..	1
Ville Marie, chenal, gaules..	
Lac Saint-Jean:—	
Rivière Ashapmuchuan..	
Rivière Mistassini..	
Rivière Peribonka..	
Roberval, port de.. y compris les balises..	118
Lac St-Louis..	20
Little rivière, est..	1
Little rivière, ouest..	1
Lachine, rapides..	7
Madeleine, îles de la..	5
Maria..	1
Matane..	2
Mont Louis..	1
New Richmond..	3
Nord (chenal), île d'Orléans..	13
Nouvelle..	2
Paspébiac..	1
Pentecôte..	1
Percé..	2
Pearl-Reef, îles de la Madeleine, bouée à cloche..	1
Port Daniel..	1
Portneuf..	9
Restigouche, rivière..	10
Restigouche, rivière, bouées à gaz..	6
Richelieu, rivière, balises..	37
Petit Rocher..	2
Richelieu, rivière, St-Antoine à Chambly..	35
Richelieu, rivière, en amont de Saint-Jean..	21
Rigaud, rivière..	7
Rivière à la Pipe, Lac Saint-Jean..	8
Rivière des Prairies..	10
Ste-Adelaïde de Pabos..	1
Saint-Anne, rivière..	1

LISTE des bouées entretenues par le ministère de la Marine et des Pêcheries dans les eaux canadiennes en 1910—*Suite.*

	Nombre de bouées.
St-Michel..	4
St-Thomas	8
St-Godfroy..	1
St-Laurent fleuve, entre Platon et Montréal, bouées à gaz..	68
St-Laurent, fleuve entre Platon et Montréal, bouées non éclairées..	196
Serpent, récif du..	
St-Placide, confiées à un vap. de l'Etat.	52
Témiscamingue Nord..	9
Témiscamingue..	13
Ville Marie..	1
Entretenues par l'agence de Québec, bouées à gaz et mixtes..	37
Entretenues par l'agence de Québec, bouées non éclairées, plates et coniques..	44
Entretenue par l'agence de Québec, en aval de Québec, bouée à cloche..	1
Entretenue par l'agence de Québec, en aval de Québec, bouée à sifflet..	1

DISTRICT DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Bathurst..	26
Baie Verte et Port Elgin..	36
Baie du Vin..	13
Beaver, et Blacks ports..	9
Black Brook, Miramichi rivière..	3
Black Land, passe de..	12
Buctouche, 34 pieux et..	22
Buctouche, rivi°re, gaules et bouées..	260
Bartibogue, 12 gaules..	1
Campobello..	10
Caraquet..	21
Cocagne, 30 pieux..	11
Dalhousie et Restigouche..	11
Digdequash..	5
Dipper, port..	3
Dorchester..	3
Grande Anse..	4
Grand Lac..	32
Grand Manan, 1 b. à tige et..	28
Grand Shemogue..	7
Hatfield pointe, gaules..	
Harvey..	7
Hopewell, cap..	1
Kouchchibougouac et riv. Black, gaules	
Little Aldouane, 25 gaules et..	5
Lepreau..	3
Little baie Back, 1 tige et..	14
Little Shemogue, 1 balise et..	5
Little Shippigan..	12
Magaguadavic..	13
Maquapit et lac French, 20 pieux et..	4
Miramichi, 9 bouées d'hiver, 1 bateau-feu, et..	24
Miscou..	9
Musquash..	7
Neguac..	21
Neil, port..	1
Nord-Est bras, 24 pieux et..	8
Nord-Ouest, bras, Miramichi..	10
Nord-Ouest bras, 24 pieux et..	8
Ox, île, rivière St-Jean..	5
Petit Rocher..	2
Pisarinco..	2
Pokemouche, nombre de gaules et.. ..	7
Quaco (entretenu par vap. Etat).. ..	3
Richibucto et Albion..	33
Richibucto et Rexton Browns, 1 espars	30
Salmon, rivière..	15
Shédiac	18
Shédiac, Nord de l'île, 20 gaules et..	2
Shippigan, 17 piquets, 14 gaules et.. ..	20
St. Andrews..	14
Ste-Croix, récif, entr. par l'Etat.. ..	11
St. John, rivière..	77
St. Louis, 25 gaules..	8
St. Simon, baie Caraquet..	4
Tabusintac..	20
Tracadie, Passe-Sud, 30 gaules et.. ..	5
Tracadie, Passe-Nord, 100 gaules.. ..	11
Tynemouth, crique..	3
Washademoak, 144 gaules et..	2
Waweig, rivière..	2
West Isles, 4 balises à tige et..	23

Les vapeurs de l'Etat entretiennent 4 bouées à sifflet, 23 bouées à gaz, 7 bouées à cloche, et des bouées plates et coniques.

DISTRICT DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Baie Fortune..	3
Beach, pointe..	3
Bedeque	11
Belle, rivière..	1
Brae, port..	5
Brudenell, rivière..	4
Cardigan, en aval de, 7 bouées d'été et 2 bouées d'hiver..	7
Cardigan, en amont de..	20
Cascumpec, 12 pieux..	14
Charlottetown, 20 pieux..	21
Covehead..	3
Crapaud, pieux et..	6
East river (Hillsboro')..	17
Egmont, baie, nord, 16 pieux..	6
Egmont, sault, 8 pieux et..	2
Georgetown..	14
Goose, port..	2
Grande rivière, 1 balise et..	12
Grande rivière, lot 14..	8
Indian-rocks, (Roches des sauvages)..	1
Little channel, (petit chenal)..	3
Malpeque..	16
Miminegash..	6
Montague..	10
Murray, port..	42
New London, 14 pieux et..	9
Orwell et Vernon, rivière, 36 gaules..	6

Liste des bouées entretenues par le ministère de la Marine et des Pêcheries dans les eaux canadiennes en 1910—*Suite.*

	Nombre de bouées.
Pinette, nombre de gaules et	5
Port Hill	12
Pownal	7
Rollo, baie	3
Rustico	5
Savage, port	4
Souris	5
St. Peters, (port de St-Pierre	10
Summerside	10
Tignish	4
Tracadie	7
West Point (pointe ouest)	1
Wood, île	1
Entretenue par l'agence une bouée à cloche	1
Entretenues par l'agence, bouées coniques et plates	8
Entretenues par l'agence, bouées à gaz	6
Bouées à sifflets	2
Zéphir, roche (eaux du N.-B.,) à gaz seulement	1

DISTRICT DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Advocate, port	6
Apple, rivière	8
Arichat	20
Argyle, rivière et golfe	9
Avon, rivière	6
Amherst, bassin	4
Barrington	36
Bear, rivière	17
Beaver, port, 8 bouées d'hiver et	8
Blandford	5
Bridgewater	10
Brulé	5
Canning, ou Habitant rivière	6
Canso, et passage St. Andrew, 28 bouées d'hiver et	31
Cap Negro et passage du nord-est	17
Cariboo	6
Chester	25
Cheticamp	13
Chezzetook et Petpiswick	6
Christmas île et détroit de Barra	11
Clarks, anse, baie ouest	3
Clarks, port	17
Cookerwit, passe, et port Woods	20
Cooks, anse, anse Toby	4
Calf, baie de l'île	5
Crooked, chenal	5
Crow, port	3
D'Escousse et passage Lennox	27
Digby et Annapolis, 5 bouées d'hiver	15
Dover	4
East Dover	3
East Bay, Bras d'Or	8
Eskasoni	4
Fourchu, port	11
French Village, St. Margarets, baie	5
Grand Bras d'Or	8
Gillis, pointe, Boulacet	1
Guysborough	3
Glace, baie	4
Hay, anse	14
Harbour au Bouche, 6 pieux	4
Ingonish, baie sud	7
Isaacs, port, 9 bouées d'hiver et	12
Indian, port	4
Indian, Pointe, chenal Bar	3
Jeddore, 5 bouées d'hiver et	11
Jegogan	7
Judique	1
Ketch, port	6
L'Ardoise	5
Lahave	10
Little Narrows, (Petit passage)	10
Little Dover, (petit Dover)	9
Little Bras d'Or (petit Bras d'Or)	2
Liverpool	3
Lockeport	6
Lunenburg	8
Lunenburg, anse postérieure	9
Lunenburg, milieu, partie sud	16
Louisburg	7
Liscombe, 4 bouées d'hiver et	6
Mabou	19
Mahone, baie de et Chester, vap. de l'Etat	12
Main-à-Dieu	6
Margaree, port, 2 pieux	9
Marie Joseph, 10 bouées d'hiver et	13
Merigomish	6
Monsellier, 4 pieux et	6
McKinnon, port	6
Musquodoboit	7
Martins, ruisseau	6
Mateghan, rivière	2
Northport	11
North Sydney	5
Neils, port	1
Parrsboro	6
Petit de gras, 6 bouées d'hiver et	14
Pictou	6
Pope Harbour	1
Port Félix	11
Port Hood	7
Port Le Tour	15
Port Medway, vap. de l'Etat	9
Port Phillip	12
Port Morien	2
Port Hébert	12
Pubnico	21
Pugwash	9
Prospect, inférieure	10
Port Mouton	9
Port Bickerton, 3 bouées d'hiver et	5
Pennant, port	9
Pringles, port	4
River John, pieux	3
Roseway	3
Ste-Anne	5
Ste-Marie, rivière, bouées d'hiver et	9
Ste-Marie, rivière, jusqu'à Sherbrooke 5 bouées d'hiver et	18
St. Peters, baie, 4 bouées d'hiver et	16
St. Peters, inlet	10
Sambro	12
Shag, port	15

LISTE des bouées entretenues par le ministère de la Marine et des Pêcheries dans les eaux canadiennes en 1910—*Fin.*

	Nombre de bouées.
Sheet, port, 5 bouées d'hiver et	9
Shelburne	25
Ship, harbour, 5 bouées d'hiver et	11
Ship, roche	1
Shulee	8
Smiths, île	2
Sydney	2
Shad, baie	4
Sober, île à Ecum Secum	21
Spry, baie	6
Stoney, île	6
Tangier, 7 bouées d'hiver et	4
Tatamagouche, 46 pieux et	46
Terrence, baie	3
Tor, baie, 8 bouées d'hiver	19
Trois brasses, port de	5
Tidnish, pieux et	5
Tusket, (2 entrep.), 3 b. à tige	30
Tancook, île	3
Upper Prospect	4
Wallace	15
Walton, port	1
West, baie (ouest)	5
West Dublin et chenal Crooked	13
Westport	3
Weymouth	13
Whitehead, 5 bouées d'hiver et	9
West Chezzetcook, (ouest)	7
Yarmouth, 38 gaules et	12
Entretenu par l'agence—	
Bouées à sifflets	15
Bouées à cloche	42
Bouées coniques et plates	192
Bouées à gaz	6
Bouées mixtes à gaz et à cloches	6
Bouées mixtes à gaz et à sifflets	27
Bateaux-feux	2
Poste de signaux à cloche sous-marins	3
Cloches sous-marines fixées à des bouées à gaz	2
Bouées-espars, environ	1,000

LISTE des bouées non éclairées entretenues par le ministère de la Marine et des Pêcheries dans les eaux de la Colombie-Anglaise.

Noms des bouées.	Emplacements.	Caractères.
Hesquiot	Entrée du chenal du port	Acier, sifflet, blanc et noir, verticalement.
Half-tide, roche	Hecate, passage, Clayoquot sound	Plate-forme, ballon, rouge.
Nord, banc	" "	" tambour, noire.
Vargas, roche	" "	" ballon, rouge.
Meares, haut-fond	Deception, chenal "	" noire.
Stubbs, haut-fond	Stubbs, haut-fond "	" "
Browning, passage	West end of pass (ext. o. de la p.) Cl. s.	Espars, bandes rouges et noires.
"	North-shore bank (b. de la r. n.) Clay. s.	" noire.
"	Middle bank (b. du milieu) Clayoquot s.	" rouge.
Hankin, roche	Mosquito, port, Clayoquot sound	Plate-forme, rouge et noire.
Round, île (nord)	Round, île, banc "	Espars, noire.
Round, île (sud)	Templar, chenal "	" rouge.
Templar, chenal	Village, île "	Acier, plate, tambour, noire.
Amphitrite, pointe	Carolina chenal, Barclay sound	Sifflet, acier, rouge.
Sutton, roche	Ucluelet, port "	Plate-forme, rouge et noire.
Rosedale, roche	Race rocks, Juan de Fuca	Acier, plate, noire.
Whale, roche	Esquimalt, port d'	Espars, rouge et noire.
Patterson, roche	"	Plate-forme, noire.
Canteen	"	" rouge.
Chenal, roche du	Victoria, port de	" ballon, noire.
Songhees, roche	"	Espars, noire.
Hospital, roche	"	Plate-forme, ballon, noire.
Shoal, pointe	"	Espars, rouge.
Victoria, port intérieur	"	" rouge et noire.
Johnstone, récif	Haro, détroit	Acier, plate, noire.
Darcy, haut-fond	"	" "
Sidney, haut-fond (e)	Sidney, chenal	" "
Sidney, haut-fond (o)	"	Acier, conique, rouge.
Sidney, quai (s)	Haut-fond en face du quai de Sydney	Espars, rouge.
Sidney, quai (n)	" " "	"
Sidney, roche	Roche " "	Plate-forme, rouge.
Eastern (bouée de l'est)	Pender, canal	Acier, conique, rouge.
Western (bouée de l'ouest)	"	" noire.
Colbourne, passage (s)	Colbourne, passage	Plate-forme, tambour, noire.
" (n)	"	" ballon, rouge.

Liste des bouées non éclairées entretenues par le ministère de la Marine et des Pêcheries dans les eaux de la Colombie-Anglaise.

Noms des bouées.	Emplacements.	Caractères.
Celia, récif	Shute, passage	Acier, conique, rouge.
Entrance (pte de l'Entrée)	Satellite, chenal	" "
Batt (roche de la batterie)	Ganges, port	Acier, plate, noire.
Benmohr, roche	Trincomali, chenal	Platforme, ballon, noire.
Governor, roche	"	" "
Victoria, roche	"	Acier, plate, rouge et noire.
Virago, roche	Porlier, pass	Espars, noire.
Porlier (pass., chenal)	"	Cloche, acier, noire et blanche.
Grappler, récif	Houston, passage	Acier, plate, noire.
Indian, récif	Stuart, chenal	" "
False, récif	"	Acier, plate, rouge et noire.
White, roche	Trincomali, chenal	" conique, rouge.
South east (Sud-Est)	False, passe	Espars, rouge.
Est	"	" noire.
Milieu	"	" rouge.
West (Ouest)	"	" noire.
Rosenfelt, récif	Détroit de Georgie	Acier, plate, cage, noire.
Gossip, récif	Active, passe	Cloche, acier, noire.
Canoe, passe	Robert, banc	Acier, plate, noire.
Sand heads (Ptes de Sable)	Chenal à travers Sandheads	{5 acier, conique, noire. {8 " " rouge.
First Narrows (1re Passe)	Côte Sud du passe	Espars, rouge.
Burnaby, h.f	Vancouver, port de	"
Seconde passe	"	Acier, plate, cage, noire.
Reef, pointe	Détroit de Georgie	Espars, rouge.
Welcome, pointe	Welcome, passe	"
Tattenham, récifs	"	Espars, noire.
Snake, île, récif	Détroit de Georgie	Acier, conique, rouge.
Horswell, récif	"	" "
Clark, roche	Chenal intérieur	Acier, plate, noire.
Entrance (Entrée)	Nanaïmo, port de	Plate-forme, noire, triangle.
Oyster, port	Stuart, chenal	Plate-forme, noire.
Sawmill, pointe	Ladysmith	" ballon, noire.
Boat, port	Stuart, chenal	Acier, conique, rouge.
Entrance, pointe	" "	" "
Reynold, pointe	" "	Espars, rouge.
Danger, roche	" "	"
Gallows, pointe	Nanaïmo, port de	Plate-forme, ballon, rouge.
South, chenal	" "	" losange, noire.
Milieu, banc	" "	" ballon, rouge.
South, chenal (o.)	" "	" losange, noire.
Satellite, récif	" "	" ballon, rouge.
Milieu, banc (s.o.)	" "	Espars, rouge.
Milieu, banc (o.)	" "	"
Carpenter, roche	" "	Plate-forme, ballon, noire.
Mill stream	" "	" noire.
Passage, roche du	Newcastle, ile, passage	" "
Departure, baie, récif	Departure, baie	" ballon, rouge.
Dorcas, roche	Dorcas, pointe	Espars, noire.
Hornby, Quai, récif	Lambert, chenal	"
Reef, morne (s.)	Baynes-Sound	Acier, conique, triangle.
Reef, morne (o.)	"	" rouge.
Village, pointe du	"	" triangle.
Grassy, pointe	"	Acier, plate, noire.
Kelp, barre (o.)	"	Espars, rouge.
Kelp, barre (e.)	"	"
Atrevida, récif	Malaspina, détroit de	"
North, récif (nord)	Extrémité nord de l'île Texada	Espars, noire.
Shark, haut-fond	Marina, île	Acier, conique, rouge.
Whaleton, roche	Whaleton, baie	Espars, rouge.
Siwash, roche	Johnston, détroit de	" noire.
Ripple, récif	" "	Acier, plate, rouge et noire.
Swan, roche	Addenbrooke, pointe, Fitzhugh sound	Espars, noire.
Walbran, roche	Telegraph, passage	"
Bloxam, roche	" "	"
Centre, banc du	Skeena, rivière	Acier, plate, rouge.
Hazel, pointe	Middle, passage (passage du milieu)	Espars, rouge.
Kitson, banc (1)	Prince-Rupert, abord de	Acier, conique, rouge.
Kitson, banc (2)	" "	" "

Liste des bouées non éclairées entretenues par le ministère de la Marine et des Pêcheries dans les eaux de la Colombie-Anglaise—*Fin.*

Nom des bouées.	Emplacements.	Caractères.
South-Porpoise	"	Espars, rouge.
North " (1)	"	" noire.
" " (2)	"	" "
" " (3)	"	" "
Tree, morne	Chatham sound	Acier, plate, tambour, noire.
Ellinor, roche	Prince Rupert, abord de	" rouge et noire.
Kestrel, roche	"	Espars, noire.
Petrel, roche	"	Plate, acier, noire, cage.
Tugwell, récif	Metlakatla	Espars, noire.
Harbour, chenal (o.)	"	Plate-forme, noire.
Harbour, chenal (e.)	"	"
Sparrowhawk, roche	Cunningham, passage	Acier, plate, rouge et noire.
Hankin, récifs	" "	Plate-forme, rouge.
Dodd, passage	Port-Simpson	Espars, noire.
Harbour (Récifs du port)	"	Acier, conique, rouge.
Lion, pointe	Portland, canal de	" conique.
Salmon, rivière	" "	" plate, cage.
Portland, h.-f. du canal (1).	" "	Plate-forme.
" " (2).	" "	"

En outre des bouées non éclairées de la liste ci-dessus, on entretient 18 bouées à gaz, dont les réservoirs sont remplis de carbure de calcium, à intervalles réguliers. Ces bouées à acétylène sont du même type que les bouées à acétylène employées couramment dans les eaux orientales du canada.

SERVICE METEOROLOGIQUE ET OBSERVATIONS MAGNETIQUES.

Au cours de l'exercice le service météorologique a payé 251 personnes qui lui ont rendu des services divers. Sur ce nombre 25 personnes ont été employées au bureau principal central qui, ainsi que quelques autres, stationnées sur divers points du Canada, ont donné tout leur temps à leurs devoirs officiels. Par contre, d'autres personnes ne se sont occupées de météorologie que pendant quelques moments tous les jours, cependant que certains employés du service ne s'occupent que de hisser des signaux de tempêtes lorsqu'on leur en donne l'ordre.

Depuis la publication du dernier rapport, on a mis en service plusieurs nouvelles stations météorologiques établies au Canada, savoir: Colombie-Anglaise, 4 stations de deuxième classe, et 3 stations de troisième classe; Alberta, cinq stations de deuxième classe, 14 stations de troisième classe; Saskatchewan, 13 stations de deuxième classe et 6 stations de troisième classe; Keewatin, 2 stations de première classe; Manitoba, 3 stations de deuxième classe; Ontario, une station de première classe, 4 stations de deuxième classe; Québec, deux stations de deuxième classe, trois stations de troisième classe; Nouvelle-Ecosse, 1 station de première classe et une station de deuxième classe; Ile du Prince-Edouard, une station de 2me classe; Terre-Neuve, 1 station de première classe.

Il y a actuellement au Canada, à Terre-Neuve et aux Bermudes 469 stations météorologiques qui fournissent des rapports quotidiens, hebdomadaires ou mensuels

au service central de météorologie du Canada. A la plupart de ces stations les observations sont faites rapidement par des observateurs à qui l'on a fourni des instruments d'observation et des accessoires. Aussi, une grande partie des connaissances météorologiques que l'on possède touchant le climat du Canada sont-elles dues aux travaux zélés de ces observateurs.

On a augmenté le nombre des stations météorologiques qui adressent rapidement leurs rapports au bureau central afin de permettre d'établir la table de prévision du temps. En outre, on a remplacé les stations de New-Westminster et de Port-Simpson par celles de Vancouver et de Prince-Rupert, C.-A. Il y a actuellement 99 stations où sont installés des mâts destinés à signaler les tempêtes et en ce moment l'on érige de ces mâts dans sept autres ports.

Au cours de l'année, des officiers du bureau central ont inspecté plusieurs stations météorologiques et visité des localités se prêtant au développement de ce service d'observation.

C'est ainsi que l'on a visité plusieurs stations situées le long du fleuve Mackenzie, celle de Norway-House, dans le Keewatin, et celles de York-Factory et Fort-Churchill, baie d'Hudson. Il est à noter que le nouvel observatoire météorologique central est admirablement équipé pour rendre tous les services qu'on en attend.

Actuellement le rapport de 1908 touchant la climatologie du Canada est entre les mains de l'imprimeur, cependant que le manuscrit de même nature pour 1909 est prêt à être imprimé. On a publié régulièrement les autres publications météorologiques y compris la page quotidienne de prévision du temps et les revues et cartes météorologiques mensuelles. Le bureau central météorologique a transmis 14,945 avis de prévision du temps, qui se sont réalisées dans la proportion de 86.1 pour cent. Sur la côte du Pacifique la division du service météorologique qui s'occupe de cette partie du pays a communiqué 4,823 avis de prévision du temps, lesquels se sont réalisés dans la proportion de 83.2 pour cent. De plus, on a communiqué aux ports des grands lacs et sur la côte canadienne de l'Atlantique 1,600 avis de tempêtes lesquelles se sont réalisées dans la proportion de 91·1 pour cent. Enfin, on a fait parvenir régulièrement à Terre-Neuve des avis de tempêtes et des bulletins d prévision du temps.

Grâce aux stations que l'on a installées en 1908, dans le bassin du fleuve Mackenzie et à celles qui existent sur les bords de la baie d'Hudson, on peut actuellement tracer avec assez de précision les courbes isobares jusqu'aux confins les plus septentrionaux du Canada.

Comme par le passé on a continué à faire parvenir l'heure exacte aux villes de Toronto, Québec, Montréal et Saint-Jean, N.-B., cependant que l'on a aussi continué à faire parvenir à la station de télégraphie sans fil de Camperdown, N.-E., les signaux transmis automatiquement par le télégraphe continental.

Ce sont ces signaux radio-télégraphiques de la station de Camperdown que les bâtiments dotés d'appareils de télégraphie sans fil reçoivent en pleine mer.

A l'observatoire central météorologique on a surtout employé l'équatorial pour dresser des cartes des protubérances scolaires· Mais on s'en est aussi servi en mai et en juin pour photographier la comète de Halley, ce qui a permis d'obtenir un ou deux bons clichés.

Ci-après on trouvera en appendice le rapport du directeur du service de la mémétéorologie et des observations magnétiques.

OUTILLAGE DE SAUVETAGE.

Les subventions annuelles habituelles ont été versées aux entrepreneurs à l'époque voulue, preuve ayant été fournie que le matériel de sauvetage avait été tenu en bon état pour se porter au secours des navires naufragés ou en détresse. Chacun de ces entrepreneurs reçoit $10,000 payables par moitié tous les six mois.

Les contrats passé avec les entrepreneurs de sauvetage ont une durée de cinq ans. Pour le bas Saint-Laurent, l'entreprise a été adjugée à Geo. T. Davie & Sons, de Lévis, dont les navires de sauvetage, etc., sont à Québec. Pour les provinces maritimes, à la Dominion Coal Campany dont les navires de sauvetage, etc., sont à North-Sydney, C.-B., et pour la Colombie-Anglaise, à la British Columbia Salvage Company dont les navires de sauvetage, etc., sont à Victoria.

Nous donnons ci-après une liste des navires secourus ou sauvés en 1910-11 par la Dominion Coal, compagnie à responsabilité limitée:—

27 avril—On a envoyé le remorqueur *Douglas H. Thomas* à la recherche d'un petit voilier monté par deux hommes. Il se trouvait en détresse au large de Flint-Island alors que l'on annonçait l'arrivée d'une tempête.

4 mai—On a envoyé le remorqueur *Douglas H. Thomas* au secours du vapeur *Ellen* sur la barre sud de l'entrée du port de Sydney. Ce vapeur se dégagea tout seul à la haute mer sans aucun secours, mais le remorqueur resta à proximité de ce navire au cas où il aurait besoin de ses services.

30 mai—Le remorqueur *Douglas H. Thomas* tira de sa mauvaise position la goélette *Ida M.* qui s'était échouée au large de la côte dans le lac Grand-Bras-d'Or.

1er juin—Les remorqueurs *Douglas H. Thomas* et *C. H. Crauchan* sont maintenus à Baulène pendant quelques jours par mesure de précaution.

6 juin—Le remorqueur *Douglas H. Thomas* fut envoyé à Langly Doons, Mnq., pour porter secours à la goélette *Winnifred* qui s'était échouée à cet endroit.

8 juin—On a envoyé le remorqueur *C. M. Winch* au secours du vapeur *Heathcote* que l'on disait échoué près de Sydney-Mines.

19 juin—On a envoyé le remorqueur *Douglas H. Thomas* et le vapeur *Louisburg* au secours du vapeur *Heimdal* échoué sur l'île de Sable.

22 juin—On a offert les services du vapeur *Cacouna* au vapeur *Prinz Oscar* échoué à la Point-Amour, golfe du Saint-Laurent.

28 juin—Le remorqueur *C. M. Winch* a ramené en eau profonde le vapeur *Sygna* qui s'était échoué en face de la côte dans le port de Sydney.

14 septembre.—Le remorqueur*Douglas H. Thomas* a tiré en eau profonde la goélette *Nyanza* qui s'était échouée sur des roches voisines de Cranberry-Head.

23 septembre.—Le remorqueur *Douglas H. Thomas* a secouru la goélette *Myrtle V. Hopkins* qui s'était échouée près de Cranberry-Head.

29 septembre.—Le vapeur *Louisbourg* a recueilli, en face de Glace-Bay, deux doris du navire de pêche *Shamrock* et les a remis par la suite aux armateurs de ce navire.

3 octobre.—Le remorqueur *Douglas H. Thomas* a sauvé la goélette *Bessie* dans le port de Sydney, qui, après avoir cassé ses amarres, dérivait sous une tempête dans l'impossibilité de gouverner.

8 octobre.—On a envoyé le remorqueur *Douglas H. Thomas* au secours de la goélette *Roosevelt* qui s'était échouée dans l'Anse-aux-Fraises, Anticosti.

22 octobre.—On a envoyé le remorqueur *Douglas H. Thomas* au secours du chalutier *Nordcaper* qui faisait des signaux de détresse au large du feu de Lowpoint. Ce navire fut ramené au port par le dit remorqueur.

3 novembre.—On a envoyé le remorqueur *Douglas H. Thomas* au secours de la goélette *Cora* qui s'était échouée sur les récifs Petries au large du port de Sydney.

4 novembre.—On a envoyé les remorqueurs *Douglas H. Thomas* et *C. M. Winch* et le vapeur *Cap-Breton* pour ramener en eau profonde le vapeur *Harlow* qui s'était échoué dans le port de Sydney.

5 novembre.—On a envoyé le remorqueur *Douglas H. Thomas* au secours de la goélette *Baulène* qui s'était échouée sur les roches des récifs Petries. Ce remorqueur parvint à la sortir de sa mauvaise position.

29 novembre.—Comme on avait reçu avis qu'un vapeur qui se trouvait au large d Glace-Bay faisait des signaux de détresse, on envoya à son secours le *Douglas H. Thomas.*

29 novembre—Le *Douglas H. Thomas* a remorqué, de Port-aux-Basques à Sydney-Nord, la goélette *Georgi Campbell* qui était désemparée.

1er janvier.—Le remorqueur *Douglas H. Thomas* a remorqué, de la baie Saint-Georges à Sydney-Nord, la goélette désemparée *J. B. Hodgkins.*

29 janvier.—Le remorqueur *Douglas H. Thomas* a été envoyé au secours de la goélette *Théodore Roosevelt* qui faisait des signaux de détresse au large du port de Sydney, où elle fut conduite par le remorqueur.

24 mars.—Le remorqueur *Douglas H. Thomas* et le vapeur *Louisburg* ont été envoyés au secours du vapeur à passagers *Bruce* qui s'était échoué sur la côte de Main-à-Dieu. Les passagers du *Louisburg* furent recueillis sur les navires sauveteurs et ramenés à Louisbourg. A cette occasion, ce fut le *Douglas H. Thomas* qui prit à son bord les sacs de courrier et les bagages.

Navires secourus par des bâtiments de sauvetage appartenant à MM. Geo. T. Davie & Sons:—

Vapeurs *Murray Bay, Prinz Oscar,* vapeur de l'Etat *Gulnare,* vapeur *General Wolfe* de la Construction Dredge Company et le vapeur *Caisson* appartenant à MM. M. P. & J. T. Davis.

Vapeurs secourus en 1910-11 par la British Columbia Salvage Company Limited:—

18-25 mai.—Le remorqueur *Tartar,* coulé à Lund, C.-A. On a renfloué ce navire et on l'a ramené à Esquimalt.

15 mai.—*John L. Card,* renflouage d'un navire coulé dans le port de Victoria.

5 août.—Remorqueur *Sadie.* Sauvetage d'un navire jeté sur les roches de Beechy-Head.

Du 26 août au 11 septembre.—*Princess May* échoué dans le canal de Lynn. Mise à flot de ce navire qui fut ramené à Esquimalt.

21 octobre.—Le vapeur *Bangor* s'échoue sur l'île Bedford. On va à son secours et on se tient à sa disposition.

18-23 novembre.—Remorqueur *Hope*. Renflouage d'un navire coulé dans le port de Nanaïmo.

2 décembre.—Le *Northwestern* s'échoue sur la côte de l'île Saint-Jean. On renfloue ce navire et on le ramène à Seattle.

19 décembre.—Le *Prince George* s'échoue au large de l'entrée nord de la passe de Vancouver. On se porte à son secours et on le remorque en eau profonde.

26-27 janvier.—Le vapeur *Tees* se porte au secours d'un navire qui s'est échoué près de la baie Wreck, côte ouest.

3 février.—Le *Titania* se porte au secours d'un navire échoué à la pointe Turn et le ramène à Victoria.

26 janvier.—*Cottage City*. Se porte au secours d'un navire échoué près du cap Mudge, île Valdez.

COMMISSAIRES DU PORT DE MONTREAL.

En 1910 on a fait plus de travaux dans le port de Montréal qu'en aucune autre année depuis que l'on a commencé l'amélioration de ce port.

Parmi les travaux commencés, achevés et mis en exploitation, il faut citer le chemin de fer surélevé qui a été construit entre le quai Victoria et la crique Molson. Depuis on a construit 12 passages en dessous qui donnent accès au port et remplacent 12 passages à niveau qui existaient naguère.

Les nouveaux passages en dessous susdits sont actuellement livrés au public. En ce moment les commissaires du port font construire sous la surveillance de M. John S. Metcalfe un élévateur à grain dit n° 2, qui pourra contenir 2,000,000 de boisseaux de céréales. On s'attend à ce que la construction de cet élévateur soit achevée le 1er mai 1912.

On a aussi avancé les travaux d'agrandissement du quai Victoria et ceux de l'établissement d'un bassin dit du marché destiné aux bâtiments de navigation fluviale. Ce bassin sera entouré par des quais de bas niveau d'une longueur de 4,800 pieds du côté du bassin, cependant que cinq paquebots transatlantiques pourront s'amarrer au quai de haut niveau qui séparera le dit bassin d'avec le fleuve.

On s'est déjà entendu avec la compagnie à responsabilité limitée Vickers Sons & Maxim, quant à la construction d'une cale-sèche flottante pour laquelle un emplacement a été réservé dans les limites du port, à la crique Molson. Sur ce point, on a l'intention d'établir par remplage une levée d'une surface de trente arpents, ménageant en même temps un bassin destiné au dock flottant et avec faculté, si nécessaire, d'établir dans cette partie est de la ville un dispositif surélevé pouvant permettre aux bâtiments d'y faire du charbon.

Au cours de l'exercice, on a achevé le prolongement en béton du quai permanent projeté à Hochelaga pour la Dominion Coal Company. De son côté le service des ingénieurs de la commission du port a fait procéder au dragage habituel du port et à de grands travaux de construction.

La compagnie de navigation à vapeur "Canadian Northern" a, pendant l'année, inauguré un service de paquebots entre Montréal et Bristol. Les deux vapeurs *Royal George* et *Royal Edouard* de 12,000 tonneaux chacun qui appartiennent à cette com-

pagnie, sont partis régulièrement tous les quinze jours, sans accidents, de l'un ou de l'autre des susdits ports.

Le *Saturnia* de la ligne Donaldson a été mis sur la route de Glasgow et la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien a inauguré un service de paquebots entre le Canada, la Nouvelle-Zélande et l'Australie. Ce développement touchant le mouvement des passagers et des marchandises du port de Montréal a donné les résultats les plus satisfaisants.

La saison de navigation sur le fleuve Saint-Laurent a été, au cours de l'exercice, la plus désavantageuse que l'on ait constatée depuis plusieurs années quant à l'étiage du fleuve, qui, très prononcé, se produisit plutôt que d'habitude. Cela n'empêcha pas, cependant, les bâtiments et les navires de toutes les lignes de navigation de remonter le fleuve jusqu'à Montréal et de le descendre sans difficulté jusqu'au mois de novembre.

Le rapport des commissaires du port signale tout spécialement les visites qu'y firent à différents moments le gouverneur général du Canada, lord Brassey et une délégation de la Chambre de commerce de Bristol, Angleterre. Ces distingués visiteurs ont inspecté le port dans ses détails et se sont rendu compte des travaux que l'on a exécutés pour que Montréal soit doté d'un grand port.

Dans leur rapport, les commissaires du port ont été à même de signaler des améliorations générales, quant aux facilités d'amarrage offertes aux navires, quant aux facilités leur permettant de prendre chargement et de décharger leurs marchandises et enfin quant à la mise en entrepôt des cargaisons, à la livraison des marchandises et à la manutention de celle-ci avant de passer dans des trains de chemins de fer.

Le service du trafic du port de Montréal accuse une augmentation de 1,500 wagons de marchandises délivrées à bord des bâtiments ou dans les hangars, augmentation qui a été établie par comparaison au mouvement marchand du port consigné au cours du présent exercice. Il est à noter que cette augmentation s'est produite malgré la grande diminution survenue quant aux envois de pommes dont 384,000 barils, ou environ 2,000 wagons, furent envoyés de moins qu'en 1909. A propos du mouvement des marchandises sur voie ferrée nous ferons remarquer que la construction des voies surélevées du port s'est trouvée assez avancée pour que l'on puisse s'en servir. On a acheté deux nouvelles locomotives, ce qui fait que le service du trafic en a maintenant cinq à sa disposition.

Pendant l'exercice, on a procédé à la construction d'une rotonde pour locomotives et l'établissement des voies surélevées a nui jusqu'à un certain point à la manutention des marchandises, mais comme ces travaux se trouvent maintenant achevés, il est permis de s'attendre à une augmentation considérable du trafic entre les diverses lignes de chemin de fer qui se raccordent aux voies de la gare maritime du port de Montréal.

Actuellement les voies ferrées de cette gare maritime, situées dans les limites du port contrôlé par les commissaires, atteignent une longueur totale de 28.865 milles. Les voies ferrées de la commission du port se raccordent avec celles du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc, du Nord-Canadien, ce qui permet de faire passer des marchandises d'une ligne de chemin de fer à une autre et de chacune de ces lignes de chemin de fer aux navires à quais.

On a employé l'élévateur n° 1 à pleine capacité et les services qu'il a rendus ont été d'autant plus appréciés que pour faciliter son exploitation on a construit une seconde tour marine. Au total on a mis dans cet élévateur 14,906,569 boisseaux de grain,

chiffre qui n'a jamais été dépassé dans une année depuis la construction de l'élévateur et qui dépasse de 3,000,000 de boisseaux la quantité de grain qui y fut mise en 1909. Au cours de l'année on a achevé l'installation des courroies transporteuses allant de l'élévateur aux hangars et aux navires. Le grand avantage qu'offre ce système de courroies transporteuses a été démontré par la facilité avec laquelle le grain peut être envoyé dans les divers compartiments d'un navire, cependant que ce même navire peut en même temps continuer le chargement de ses marchandises en colis ou le déchargement de sa cargaison. C'est dire que cette nouvelle façon d'opérer active le chargement et le déchargement des bâtiments.

La plus grande quantité de grain qui se soit trouvée dans l'élévateur en même temps s'est élevée à 1,021,107 boisseaux. En outre des travaux de manutention des grains qui se poursuivent dans l'élévateur, les commissaires du port pour faciliter la manutention des céréales eurent recours à l'emploi d'un certain nombre d'élévateurs flottants qu'ils achetèrent à la Montreal Grain Elevator Company. Pour se servir des élévateurs flottants on les place entre les navires qui déchargent du grain et ceux qui doivent le recevoir.

Dans le port de Montréal il y a 14 hangars à un étage et rez-de-chaussée. Au cours de l'année on s'est servi de monte-charges qui ont permis de dégager l'encombrement du rez-de-chaussée de certains hangars en transportant des marchandises à leur partie supérieure.

On n'a eu qu'à se louer de la manœuvre de grues pour marchandises qui ont permis de les prendre dans les cales des bâtiments.

Lorsque les marchandises ne doivent pas être mises dans les hangars on peut les délivrer dans des wagons de chemin de fer ou dans des camions à l'aide de grues roulantes à bras cantilever.

En effet, les bras de ces grues sont assez longs pour s'étendre des hangars où elles se trouvent, du côté du fleuve, aux écoutilles des bâtiments à décharger. Ces grues roulantes peuvent être amenées du côté opposé des hangars et décharger, à volonté les marchandises dans des wagons à marchandises ou dans des camions. Il est à remarquer que parfois après avoir monté des marchandises avec une grue on les place sur les planchers des hangars, ou que, inversement, les grues les prennent sur ces planchers et les déposent dans les navires.

Comme les commerçants de Montréal réclament plus de places dans les hangars à marchandises, on est en train de considérer la construction de 4 nouveaux hangars, sur le quai Tarte, dans la partie est de la ville.

C'est la Montreal Light, Heat and Poywer Company qui a fourni l'électricité d'éclairage des hangars et des quais et l'énergie électrique de travail dont on avait besoin. Cette dernière n'a jamais fait défaut.

Les travaux du port ont exigé beaucoup de dragage, de remplage et d'excavations: les terrains sous le contrôle des commissaires se sont de ce fait étendus et les chenaux se sont trouvés élargis sur plusieurs points. Quand on a eu à procéder à des agrandissements, on s'est attaché à le faire dans la partie centrale du port afin de pouvoir y recevoir plus de bâtiments.

Parmi le nouveau matériel acheté pour les travaux du port, figurent: une puissante drague et un non moins puissant remorqueur brise-glace dont on se servira pendant l'hiver.

La commission du port n'a pas non plus négligé les dispositions à prendre pour le protéger contre l'incendie et c'est pourquoi, en cas de feu on dispose dans le port de Montréal de tout un matériel que les commissaires fournissent et entretiennent à bord de navires spéciaux et sur divers points des quais.

En outre, on a augmenté les dispositifs de sauvetage et on a amélioré ceux qui existaient déjà.

La grue flottante de soixante-quinze tonnes, vu les puissantes charges qu'elle élève n'a pas donné lieu de regretter son achat.

Dans le rapport des commissaires il est dit qu'à la fin de 1910, la longueur des quais du port de Montréal était:—

Pour navires d'un tirant d'eau de 30 pieds et plus..	3 milles 540
Pour navires d'un tirant d'eau de 25 à 27½ pieds..	3 milles
	6 milles 540
Pour navires d'un tirant d'eau de 20 pieds ou moins..	0 mille 594
Longueur totale disponible le long des quais..	7 milles 134

Les recettes et dépenses portées au comptes du revenu accusent, d'après un état dressé par le secrétaire de la commission du port une balance au profit du revenu en excès sur le compte des dépenses. Le revenu global a dépassé celui de 1909, et il se décompose comme suit pour l'année civile:—

	1909.	1910.
Quaiage sur les importations..	$ 208,927 55	$ 258,996 20
Quaiage sur les exportations..	97,733 00	94,077 34
Quaiage sur les marchandises du trafic local..	75,636 58	86,798 76
Garage des wagons..	104,266 43	124,801 79
Loyers, port, hangars..	101,500 00	100,599 97
Elévateur n° 1..	65,987 90	92,428 55
Loyers, voies ferrées et propriétés diverses..	31,351 70	34,057 29
Grue flottante..	2,369 00	3,067 32
	$ 687,772 16	$ 794,827 22

Les élévateurs flottants achetés de la Montreal Grain Elevator Company ont fourni une nouvelle source de revenus qui se sont élevés à 41,287.95 dollars, ce qui, ajouté au revenu total précédent, donne un revenu global de $836,115.17. Quant aux dépenses imputables au compte du revenu, elles se sont élevées à $812,668.92.

Les dépenses faites sur le compte du capital ont atteint $1,454,926.93, se répartissant comme suit:—

Chemin de fer surélevé..	$ 406,409 95
Elévateur n°2..	360,441 53
Nouveau quai ou jetée Victoria et bassin du marché..	269,017 90
Améliorations, division de l'est..	137,495 72
Elévateurs flottants, compte de l'outillage..	100,000 00
Divers..	181,561 83
	$1,454,926 93

La dette totale de la corporation représentée par des obligations s'élève à $14,292,000 dont $1,872,000 sont détenues par le public et $12,420,000 par le gouvernement du Canada. Le taux moyen d'intérêt de ces obligations est de 3·21 pour cent.

Du rapport du maître de port établi pour 1910, nous extrayons le tableau suivant qui a trait au tonnage marchand des navires arrivés dans le port de Montréal au cours de la susdite année.

	Nombre	Tonnage.
Bâtiments transatlantiques	411	1,658,414
Navires venus du bas Saint-Laurent et des provinces maritimes	336	574,808
Navires venus des ports de l'intérieur	13,636	4,327,799
Totaux	14,383	6,561,021

L'augmentation du tonnage sur l'année précédente a été de 1,503,114 tonneaux.

La navigation a été ouverte le 1er avril 1910 et fermée le 7 décembre.

COMMISSION DU PORT DE TORONTO.

Le 20 mars 1910, il n'y avait plus de glace dans le port de Toronto, l'ouverture de ce port à la navigation ayant par conséquent eu lieu 7 jours plus tôt que cela ne s'était vu en 1909. La navigation dans ce port avait été fermée 81 jours, soit trois jours de plus que pendant l'année précédente.

Le dernier navire qui arriva dans le port avant la fermeture de la navigation y mouilla le 5 décembre.

Pendant la saison 1910, il est rentré dans le port de Toronto 3,402 navires d'un tonnage enregistré de 1,582,961 tonneaux, soit une augmentation de 461 navires et de 102,669 tonneaux enregistrés sur les chiffres correspondants établis pour l'année précédente.

Les bouées du port furent mouillées le 26 mars, c'est-à-dire 5 jours plus tôt qu'en 1909 et leur retrait eu lieu le 8 décembre, soit 7 jours plus tôt que l'année précédente.

Les feux du quai de la Reine furent allumés pour la première fois le 28 mars et éteints le 8 décembre.

On a fait beaucoup de dragage dont celui d'un chenal donnant accès au nouveau quai Haney & Miller. On a aussi effectué un dragage aux abords de la cale du quai de la compagnie Alexander Brown Milling.

Le service des signaux de tempêtes a été repris le 5 avril et continué comme d'habitude pour le plus grand bien de la navigation. La plupart des tempêtes annoncées se sont réalisées.

On a fait de grandes réparations à l'entrée est du port, reconstruisant en ciment la partie nord de la jetée est sur une étendue de 32 x 34 pieds et sa partie sud sur une étendue de 100 x 40 pieds. On a sensiblement avancé les travaux d'amélioration de l'entrée ouest du port. Ces travaux devraient être achevés au cours de l'année prochaine.

La profondeur minimum de l'eau dans le chenal est maintenant de 18 pieds à eau basse.

Les recettes pour l'exercice se sont élevées à $14,891.71, les dépenses à $13,417.51, ce qui a laissé une balance, pour l'année, de $1,474.20.

Dans le supplément au rapport annuel de 1910, on trouvera un rapport détaillé sur le port de Toronto dressé par les commissaires de ce port.

COMMISSION DU PORT DE TROIS-RIVIERES.

La commission du port de Trois-Rivières se compose de MM. P. A. Drolet, président; Joseph L. Fortin; L. P. Normand; L. E. Dufresne; J. A. Peltier; Georges Balcer, secrétaire.

Les quais de ce port s'étendent de la rive ouest du Saint-Maurice jusqu'au briseglace, soit une distance d'environ 5,500 pieds. Sur ce parcours existent plusieurs quais, savoir: le quai de la compagnie Saint-Maurice Lumber, employé par le trafic local et par les bâtiments de navigation intérieure, ce quai peut permettre l'accostage de vapeurs transatlantiques; le quai des commissaires du port qui a une longueur de 1,350 pieds et où l'eau a une profondeur de 30 à 35 pieds sur son front. Ce quai est exclusivement réservé aux bâtiments océaniques. Les commissaires possèdent aussi un autre quai de 490 pieds de long où la profondeur de l'eau est de 25 pieds. Ce quai est réservé aux passagers et aux lignes de navigation transportant des marchandises.

Entre ces deux derniers quais existe celui de la compagnie de navigation Richelieu & Ontario qui ne sert qu'aux vapeurs de cette compagnie.

Un quai privé se trouve entre le quai de 300 pieds des commissaires et le nouveau dock du gouvernement. Ce nouveau dock a 2,000 pieds de longueur, est construit en béton, offre une profondeur d'eau minimum de 30 pieds le long de son front, et est exclusivement réservé à la navigation océanique.

Le quai des commissaires a de 200 à 275 pieds de largeur et celui du gouvernement de 200 à 300 pieds de largeur. La superficie de ce dernier est de 500,000 pieds carrés.

Les autres quais sont l'ancien quai du Grand-Tronc et le quai du Cap-de-la-Madeleine qui facilitent le transport de nombreux passagers et d'une grande quantité de marchandises. Une ligne de chemin de fer suit le rivage et relie le port aux centres manufacturiers. Le port de Trois-Rivières est en outre relié directement avec les voies ferrées les plus importantes du pays, ce qui facilite le chargement et le déchargement des marchandises des wagons aux navires et vice-versa. Il est à remarquer qu'il n'y a pas de voies de garage de chemin de fer sur le côté sud du port.

Le port de Trois-Rivières est favorablement situé pour la navigation et son chenal a de 30 à 50 pieds de profondeur le long des quais, cependant que le courant de la rivière est très peu prononcé et que l'on peut disposer d'un bassin naturel de 1,200 à 1,500 pieds de largeur.

Le mouvement du port de Trois-Rivières pendant l'exercice a comporté l'entrée de 53 vapeurs avec tonnage enregistré de 113,000 tonneaux, soit une augmentation de 6 vapeurs et 13,000 tonneaux par comparaison aux chiffres de la précédente année de navigation. Cette augmentation relève de la navigation marchande océanique attendu que le nombre des navires de navigation intérieure venus à Trois-Rivières n'a été que

de 772 en 1910 alors qu'il avait été de 1,179 en 1909. Cette diminution est due en grande partie au fait qu'en 1909, la province de Québec a expédié de grandes quantités de bois pour pâte de papier.

Il est à noter que cette grande exportation de bois se produisit parce que l'on savait que la législature de la province de Québec se proposait de légiférer de façon à prohiber l'exportation du bois, pour pâte de papier, coupé sur les terres de la Couronne. Cette loi qui est maintenant en vigueur a favorisé le développement de l'industrie de la pulpe à Trois-Rivières et dans les districts voisins. Les importations de charbon provenant des provinces maritimes continuent à augmenter bien que de nombreuses manufactures se servent de force électrique. Les commissaires du port de Trois-Rivières font rapport que l'année dernière a été la plus prospère que l'on ait encore consignées dans les annales de ce port.

Les recettes totales pendant l'année se sont élevées à $31,683.95 et les dépenses totales à $17,877.10.

Un rapport complet fourni par les commissaires du port de Trois-Rivières figure dans le supplément n° 1 du rapport de 1910.

COMMISSION DU PORT DE SYDNEY-NORD, N.-E.

Les membres de la commission sont MM. Peter J. M. McDonald, M. W. Lawler et William Hackett, secrétaire.

Le nombre total de navires dont l'entrée a été enregistrée au port de Sydney-nord durant l'année s'est élevé à 2,200 d'un tonnage total enregistré de 1,434,014, en diminution de 25 navires mais en augmentation de 43,395 tonneaux par comparaison au chiffre de même nature établis pour la marine marchande au cours de l'année précédente.

La compagnie Dominion Coal a embarqué à son quai de Sydney-Nord 1,743,031 tonnes de charbon et la compagnie Nova Scotia Steel and Coal à responsabilité limitée a de son côté embarqué 529,487 tonnes de charbon et 144,991 tonnes de minerai.

La compagnie à responsabilité limitée Dominion Iron and Steel a reçu 947,000 tonnes de minerai de fer, de pierre calcaire et d'autres matériaux et expédié 63,000 tonnes de rails d'acier pendant l'année.

Les recettes du port de Sydney-Nord se sont élevées à $6,564.35 et les dépenses à $3,297.47, ce qui a laissé une balance disponible de $3,266.88.

Dans le rapport de la Marine pour 1910 on trouvera dans le supplément n° 1 un rapport détaillé sur la gestion du port de Sydney-Nord.

COMMISSION DU PORT DE PICTOU, N.-E.

La commission du port de Pictou se compose de MM. J. R. Brown, W. A. McIntosh, J. C. Reid et D. A. Barry, commissaires, et de Henry G. Ives, secrétaire-trésorier.

Il est entré dans le port 913 navires d'un tonnage total de 212,676 tonneaux.

Au cours de l'année les recettes se sont élevées à $1,175.60 et les dépenses à $265.85, ce qui a permis de laisser à la banque de la Nouvelle-Ecosse une balance de $909.75.

Dans le supplément n° 1 du rapport de la Marine pour 1910, on trouvera un rapport complet fourni par la commission du port de Pictou sur la gestion de ce port.

COMMISSION DU PORT DE BELLEVILLE, ONT.

Au cours de l'année, les importations de charbon se sont élevées à 14,589 tonnes, celles des marchandises à 1,125 tonnes, celles du bois de construction à 164,000 pieds 20 M. L., celles du bois de chauffage à cinquante-et-une cordes et celles du pétrole à 70 barils. Il n'a été importé que 2½ tonnes de foin.

Aux exportations ont figuré. 13M bardeaux, 1,121 tonnes de marchandises et 1,754 caisses de fromage.

Les recettes du port se sont élevées à $1,872.89 et les dépenses à $23.95, ce qui a laissé un solde disponible de $1,848.94.

Au total la commission du port a encaissé au cours de l'année $2,282.73 et dépensé $2,231.90, ce qui a permis aux commissaires de déposer en banque $50.83 à leur crédit.

En tout il a été déposé en banque $2,803.84 au crédit du fonds d'amortissement.

COMMISSION DU PORT DE QUEBEC.

Afin de remplacer les bâtiments de la jetée de la Pointe-à-Carcy qui ont été détruits dans un incendie le 16 octobre 1909, on a construit de nouveaux hangars de débarquement aux abords du port à marée sur la rive du fleuve. Ces constructions comprennent: un nouveau hangar n° 19; et un hangar plus grand destiné à remplacer le n° 21; ce qui a augmenté de 5,280 pieds carrés la surface totale disponible dans les hangars. En outre on a enlevé les débris des quais partiellement brûlés. On a posé deux nouvelles voies ferrées entre le débarcadère du bac de chemin de fer et les voies de la rue Dalhousie et construit sur le terrain transversal un bâtiment destiné à un poste de police et à contenir les approvisionnements à la dispositon des commissaires du port.

On a dragué jusqu'à 15 pieds à eau basse le bassin de la douane afin de pouvoir y mettre un ponton d'accostage appelé à faciliter la mise à quai des navires de cabotage. On a complété l'établissement d'une route carossable, et posé une nouvelle voie ferrée de 5,400 pieds de long qui sui l'extrémité est de la levée. L'établissement de ces deux voies de communication a permis d'ajouter 87,000 pieds carrés au terrain dont on dispose pour les dépôts de charbon.

On a agrandi le hangar n° 20 et mis en bon état les voies ferrées situées entre le hangar et le dock, cependant que l'on augmentait le nombre des lampes d'éclairage des quais. On a complètement réparé toutes les voies ferrées soumises au contrôle de la commission, réparé les docks et bientôt l'on construira un pont à bascule Strauss qui permettra aux bâtiments de pénétrer dans le bassin à flot.

Au cours de la dernière saison, ce fut le 2 avril qu'on commença à se servir du pont tournant qui s'appuie d'un côté sur le terre-plein transversal; et ce fut le 7 décembre qu'on cessa de se servir de ce pont.

La navigation est demeurée ouverte tout l'hiver dans le port. Le 3 mars, le *Montcalm* quitta le bassin de la douane à destination du bas Saint-Laurent. Il fut de retour à Québec le 6. Ce brise-glace et le *Lady Grey* parvinrent dès le 3 avril à ouvrir la navigation entre Québec et Montréal.

Ce fut le 9 avril que la débâcle se produisit sur la rivière Saint-Charles.

Au cours de l'année de navigation 603 vapeurs océaniques, un grand nombre de chalands à vapeur et de goélettes sont entrés dans le bassin Louise ou ont accosté au brise-lames et aux quais de la Pointe-à-Carcy. Ce fut le 2 novembre qu'arriva dans le port le vapeur *Montcalm*, le dernier bâtiment postal à pasagers de la saison. Son départ eut lieu le 27 novembre.

Il est entré dans les bassins du port de Québec 347 navires d'un tonnage total enregistré de 1,578,135 tonneaux. Ces navires ont débarqué 283,413 tonneaux de marchandises.

Pendant la saison de navigation 95 navires d'un tonnage total enregistré de 341,-633 tonneaux ont quitté le port emportant 26,525 tonnes de marchandises.

Par comparaison aux chiffres établis pour 1909, le port de Québec accuse pour 1910 une augmentation de 33 navires et de 257,692 tonneaux enregistrés et de 68,846 tonnes de marchandises à l'arrivée, cependant qu'à la sortie cette augmentation se chiffre par six navires de 246,627 tonneaux et 5,270 tonnes de marchandises.

On a expédié 30,803 R. S. de bois de construction et de bois en grume tandis qu'en 1909 on n'a expédié que 28,741 R. S. de ces mêmes bois. C'est dire qu'à cet égard en 1910, l'expédition des bois de construction et en grume a augmenté de 2,062 R. S.

Vapeur du bas du fleuve, 2,861 tonneaux, marchandises expédiées 10,065 tonnes; on a débarqué 157,487 boisseaux de céréales et 148,060 dormants de chemin de fer.

Au cours de l'année qui s'est terminée le 31 décembre 1910, il est débarqué au port de Québec 10,497 passagers de première classe, 43, 963 de seconde classe et 107,870 passagers de troisième classe. Les recettes totales à ce port se sont élevées en 1909 à $102,165.84 et en 1910 à $121,036.84 en augmentation de $18,871.

Le revenu total pour l'année a été de $121,036.84, la dépense de $117,007.16 et le surplus de $4,029.68.

GARDIEN DU PORT DE MONTREAL.

Le fleuve Saint-Laurent a été officiellement déclaré libre de glace le 4 avril, c'est-à-dire 15 jours plus tôt que l'année précédente.

Le 1er avril 1910 le bac de Longueuil avait déjà commencé son service régulier.

Le 3 avril le vapeur de l'Etat *Lady Grey* arriva dans le port de Montréal et le 11 avril le *Wobun* passa devant Québec à destination de Trois-Rivières, en même temps le *Kronprinz Olaf* arrivait de Sydney.

Le 17 mai le vapeur *Manchester Mariner* se rendant en Europe traversa le détroit de Belle-Ile plus tôt qu'aucun bâtiment ne l'avait fait auparavant.

Les stations radio-télégraphiques installées dans le golfe et les nombreuses stations de signaux du fleuve Saint-Laurent ont grandement facilité une navigation hâtive à travers le détroit de Belle-Ile.

Le chemin de fer Nord Canadien avec sa *Royal Line* a établi un service de navigation à vapeur bi-hebdomadaire entre Montréal et Avonmouth, Grande-Bretagne.

Durant la saison de navigation les paquebots *Royal Edward* et *Royal Georges* de cette compagnie ont effectué des voyages rapides et réguliers en suivant la route susdite.

L'année sous revue a été remarquablement exempte d'accidents maritimes entre Montréal et Québec, un seul bâtiment ayant été considérablement avarié.

Durant l'année, le bureau du gardien de port a enregistré l'arrivée de 399 transatlantiques ou navires de long cours étrangers d'un tonnage de 1,638,581 tonneaux tandis que dans la même période de l'année précédente, il n'a enregistré que 367 navires d'un tonnage de 1,425,173 tonneaux, ce qui donne une augmentaion de 32 navires et de 213,408 tonneaux.

Il est entré dans le port 333 navires de toutes classes venant des ports du bas du Saint-Laurent et d'un tonnage total de 570,705 tonneaux. L'année précédente ces arrivages avaient été de 292 navires, d'un tonnage de 468,422 tonneaux, ce qui donne une augmentation de 41 navires et de 102,283 tonneaux. Du port de Montréal à destination des ports du bas Saint-Laurent sont sortis 99 navires de toutes classes d'un tonnage de 73,681 tonneaux. L'année précédente, ces sorties avaient été de 109 navires d'un tonnage de 71,655 tonneaux, ce qui donne une diminution de 10 navires et une augmetation pour l'année de 2,026 tonneaux.

Au cours de l'année le bureau du gardien de port a encaissé au total $27,888.93 et dépensé $11,407.64, ce qui lui a laissé une balance de $16,481.29.

NAUFRAGES ET SINISTRES.

Pendant l'année on a appris que 239 navires de mer avaient totalement ou partiellement naufragé ou subi des avaries graves ou légères à leur coque, à leur gréement ou à leur cargaison.

Le tonnage total des bâtiments ayant souffert de la sorte s'est élevé à 147,595 tonneaux, les pertes totales atteignant 864,010 dollars et les pertes de vie se chiffrant à 85. Sur les navires susdits 58 furent totalement perdus représentant une valeur de $481,300 et 57 autres furent légèrement avariés ou pas du tout ayant été dans la plupart des cas jetés à la côte pendant les tempêtes, mais ayant pu sortir de leur fâcheuse position sans subir des avaries. Il y a eu 124 naufrages partiels avec pertes s'élevant à $382,710.

Dans les eaux intérieures 20 navires ont été complètement perdus, ce qui a causé une perte financière de $480,400; 42 navires n'ont subi qu'un naufrage partiel: perte, $225,170 et 20 navires n'ont eu que de légères avaries ou malgré leur position dangereuse temporaire n'ont donné lieu à aucune perte. Le nombre des navires étant sortis des conditions normales dans les eaux intérieures s'est élevé à 82 avec un tonnage de 63,970 tonneaux, donnant lieu à une perte financière de $705,570 et 16 pertes de vie.

L'appendice n° 44 du supplément n° 1 du rapport de la Marine contient un rapport sur les naufrages et sinistres maritimes survenus pendant l'année terminée le 30 juin 1910, et sur les naufrages de quelques navires survenus en 1908.

PILOTAGE.

Vingt-et-une administrations de pilotage ont adressé des rapports concernant leur gestion au cours de l'année civile 1910. Ils figurent en entier dans le supplément

n° 1 de ce rapport et contiennent tous les renseignements ayant trait au nombre de navires pilotés et aux finances du pilotage dans chaque district.

D'après ces rapports le nombre des pilotes licenciés, faisant du service actif est de 314 et ils ont gagné $417,412.96. Des gains on a retranché les dépenses que chaque administration de pilotage a dû faire dans son district et aussi le montant des sommes versées au fonds de retraite des pilotes.

Noms.	Nombre de pilotes.	Recettes brutes.
Bouctouche, N.-B.	6	$ 163 50
Caraquet, N.-B.	6	288 80
Halifax, N.-E.	29	34,780 22
Miramichi, N.-B.	20	11,208 67
Montréal, P.Q.	50	81,868 83
Northport, N.-E.	2	107 50
Nanaïmo, C.-A.	7	34,027 05
New-Westminster, C.-A.	1	906 78
Parrsboro, N.-E.	5	558 00
Pugwash, N.E.	7	785 00
Québec, P. Q.	84	130,228 14
Restigouche, N. B.	7	5,458 61
Richibouctou, N.-B.	5	
Richmond, N.-E.	3	
Shédiac, N.-B.	3	763 81
Sainte-Anne, N.-E.	4	544 00
Saint-Jean, N.-B.	23	37,895 62
Sydney, N.-E.	35	32,067 00
Vancouver, C.-A.	6	29,223 37
Victoria, C.-A.	4	14,054 98
Westport, N.-E.	7	2,483 08
	314	$ 417,412 96

Les districts de pilotage de Montréal et de Québec sont sous le contrôle direct de ce département et soumis à l'inspection du capitaine L. A. Demers, surintendant général du pilotage.

D'après le rapport de ce fonctionnaire 50 pilotes ont effectué 882 voyages à l'entrée et 833 voyages à la sortie pour lesquels ils reçurent $81,868.83. Quant aux pilotes voyageant à tour de rôle, ils ont gagné $11,526.46. Au cours de l'année le bureau de pilotage a enregistré les noms, etc., de 719 navires de mer, 310 vapeurs des lacs, 34 goélettes et 12 barges, remorqueurs et yachts à vapeur. On a mis 11 pilotes à la retraite, un a été révoqué et un a démissionné. Actuellement 84 pilotes font du service au port de Québec et en aval de Québec. Il y a 14 apprentis-pilotes, 6 pilotes à la retraite et le nombre de pilotages effectués au port de Québec et en aval de cette ville a été de 1,841 qui ont fourni aux pilotes des recettes s'élevant à $130,228.14.

MARINS MALADES ET SANS RESSOURCES.

Conformément aux dispositions de la loi de la marine marchande canadienne, chapitre 113, partie V, article 384 S.R., on prélève un droit de 1½ cent par tonneau de jauge enregistré de chaque bâtiment entrant dans les ports des provinces de Québec de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Ile-du-Prince-Edouard et de la Colombie-Anglaise. Cette somme est versée au fonds des marins malades et sans ressources. Les bateaux ne dépassant pas 100 tonneaux de jauge enregistrés payent ce droit une fois par année civile et ceux de plus de cent tonneaux de jauge enregistrés trois fois par an. Les officiers et marins des bateaux de pêche qui ne sont pas enregistrés en Canada ne contribuent pas au fonds des marins malades et ne participent pas aux avantages que confère le payement de ce droit. Mais les bateaux de pêche enregistrés au Canada peuvent payer le droit d'hôpital et participer aux avantages qui en découlent et s'ils jaugent plus de cent tonneaux, le versement pourra être fait pour le voyage suivant le paiement du droit et ces navires profiteront des mêmes droits et privilèges que ceux qui paient régulièrement les droits d'hôpital et ne se livrent pas à la pêche.

La loi relative aux marins malades ne s'appliquant pas à la province d'Ontario on n'y perçoit pas de droit.

Au port de Québec, les marins malades sont reçus aux hôpitaux Jeffrey-Hale ou Hôtel-Dieu à $1.50 par jour, y compris les services des médecins et des infirmières.

Au port de Montréal, les marins malades reçoivent des soins à l'Hôpital Général et à l'hôpital Notre-Dame; on paye pour eux $1.50 par jour, y compris la pension et le médecin.

A Chicoutimi, les marins malades sont reçus à l'hôpital Saint-Valier, à raison de $1.20 par jour pour chaque malade, y compris la pension et les soins du médecin.

On maintient des hôpitaux de marine à Louisbourg, Yarmouth, Pictou, Sydney, Lunenburg et Pointe-Tupper, dans la Nouvelle-Ecosse; à Halifax, les marins reçoivent des soins à l'hôpital général Victoria, à raison de $1.50 par jour pour chaque malade, y compris la pension et le médecin.

A Charlottetown, I.-P.-E., les hôpitaux de Charlottetown et de l'Ile-du-Prince-Edouard reçoivent les marins malades à raison de $1.50 par jour, comme les autres hôpitaux, un arrangement à cet effet ayant été conclu par le gouvernement.

A l'hôpital de marine de Victoria, Colombie-Anglaise, le directeur reçoit $600 par année et le gardien touche la même somme. Ce dernier reçoit aussi $5 par semaine pour la pension et les soins à donner, et ce pour chaque malade.

A Vancouver, les marins malades sont reçus à l'hôpital Royal Columbian, à raison de $1 par jour chacun.

A Nanaïmo, C.-A., les marins malades sont reçus à l'hôpital à raison de $1 par jour, y compris la pension et les soins du médecin, lequel reçoit annuellement pour ses services $600 d'honoraires.

A Saint-Jean, N.-B., les marins malades sont reçus au General Public Commissioners' Hospital à raison de $1.50 par jour chacun.

A Douglastown, N.-B., le département entretien un hôpital de la marine. Le médecin qui est chargé de cet hôpital reçoit annuellement $400 d'honoraires et le gardien de l'hôpital $250 de salaire par an.

Aux endroit où il n'y a pas d'hôpitaux, dans les provinces maritimes et dans les provinces de Québec et de la Colombie-Anglaise, les receveurs des douanes sont autorisés à donner aux marins malades les soins nécessaires, quand ces marins appartiennent à des bâtiments qui contribuent au fonds de secours.

Ci-suit un état des recettes et dépenses se rattachant au fonds des marins malades et sans ressources, depuis 1900 jusqu'à 1910 inclusivement:—

1900..........................	$59,971 84	$32,743 30
1901..........................	59,783 34	34,944 93
1902..........................	65,853 83	51,827 12
1903..........................	64,851 55	48,151 48
1904..........................	61,778 29	50,801 78
1905..........................	58,372 34	51,000 18
1906..........................	60,183 90	50,120 42
1907..........................	44,704 59	37,362 11
1908..........................	69,364 45	59,957 92
1909..........................	53,732 31	66,349 26
1910..........................	55,567 41	54,859 50

Le total des honoraires versés aux médecins en 1910 à titre d'appointements s'est élevé à $14,540.32. Pendant cette année on a traité 3,234 marins, soit 395 de moins que l'année passée. Au total les journées de traitement se sont élevées à 26,084. En tout on a payé aux médecins le somme de $33,939, non compris les appointements, les frais de voyage, les médicaments et les notes de pension.

Le rapport du Dr C. H. Godin, surintendant du service des hôpitaux de la Marine, figure parmi les appendices de ce rapport.

ENROLEMENT ET DEBARQUEMENT DES MATELOTS.

Etant donnée l'irrégularité avec laquelle les enrôleurs nous ont envoyé leurs rapports, il nous est impossible de dire exactement quel fut le nombre des marins enrôlés, celui des marins débarqués et le montant des sommes perçues annuellement de ce chef. Il nous est, en outre, impossible d'établir une comparaison à ce sujet entre les différentes années.

Les statistiques par provinces, fournies par des enrôleurs au cours de l'année terminée le 31 décembre 1910 donnent:—

	Matelots enrôlés.	Matelots débarqués.	Sommes perçues.
Québec....................	3,689	1,710	$ 2,372 50
Nouveau-Brunswick..........	1,995	850	1,256 25
Nouvelle-Ecosse............	8,234	5,988	5,605 50
Ile-du-Prince-Edouard.......	238	44	156 20
Colombie-Anglaise...........	2,579	2,477	2,220 80
Totaux................	16,735	11,069	$11,611 25

Dans le supplément du rapport annuel de la Marine pour 1910, on trouvera un compte rendu complet fourni par les enrôleurs de chaque port, d'où il nous ont fait rapport au sujet de la gestion de leur bureau au cours de l'année terminée le 31 décembre 1910.

MARINE MARCHANDE.

Tous les mois on publie des suppléments à l'annuaire de la marine marchande. Ceux de ces suppléments publiés jusqu'à ce jour et présentant un intérêt spécial sont inclus dans le dit annuaire. Le nombre total des navires portés sur les registres du Canada au 31 décembre 1910 était de 7,904, jaugeant 750,929 tonneaux, ce qui donne une augmentation de 136 navires et de 32,376 tonneaux par comparaison aux chiffres de même nature consignés en 1909. Sur ce nombre de navires 3,332 étaient des vapeurs d'un tonnage brut de 554,974 tonnes. Si l'on admet une valeur moyenne de $30 par tonneau de registre net, la valeur des bâtiments enregistrés au 31 décembre 1910 était de $22,527,870.

Le nombre total des bâtiments construits et enregistrés en Canada durant l'année dernière a été de 294 jaugeant au total 22,283 tonneaux de registre net. Si l'on évalue à $45 la valeur du tonneau de ces nouveaux bâtiments, leur valeur est de $1,002,735.

Au cours de l'année, on a rayé du registre 247 navires. On évalue à 40,070 le nombre des hommes et des jeunes gens qui durant l'année 1910 ont monté des bâtiments enregistrés au Canada.

ECOLES DE MARINE.

Pendant l'exercice se terminant le 31 mars 1911, on a entretenu 7 écoles de marine. On pourra se faire une idée des travaux auxquels on s'est livré dans ces écoles en lisant le tableau suivant:—

Halifax, N.-E., 32 cours, présence quotidienne totale, 249.
Yarmouth, N.-E., 30 cours, présence quotidienne totale, 260.
Collingwood, Ont., 29 cours, présence quotidienne totale, 296.
Midland, Ont., 13 cours, présence quotidienne totale, 120.
Victoria, C.-A., 35 cours, présence quotidienne totale, 645.
North-Sydney. N.-E., 32 cours, présence quotidienne totale, 182.
Vancouver, C.-A., 34 cours, présence quotidienne totale, 933.

On a donc fait en tout 205 cours et la présence quotidienne totale à ces cours a été de 2,685. C'est dire que l'on a fait un cours de moins que l'année passée, alors qu'il y eut 13 présences de moins que cette année.

Feu le capitaine Toge a fait des cours de marine à Montréal, Québec, Trois-Rivières et Sorel. Ces cours ont été raisonnablement bien suivis, mais ce n'est qu'à Victoria et Vancouver, C.-A., que l'on s'est complètement rendu compte de la valeur de ces cours, institués par le département pour le plus grand bien des navigateurs.

On trouvera des détails complets concernant les écoles de marine du Canada dans le rapport du capitaine Lindsay qui constitue un des appendices de ce volume.

CAPITAINES ET SECONDS.

Au Canada il y a 13 bureaux où l'on fait passer des examens aux candidats qui désirent obtenir l'un quelconque des certificats ou brevets que l'on décerne aux capitaines et seconds. Dans le rapport du capitaine Lindsay dont nous venons de parler, figurent les noms des candidats reçus pendant l'année ainsi que ceux de leurs examinateurs.

Pour les divers brevets on a fait passer 464 examens. 364 candidats ont été reçus et 100 ont été refusés. Huit hommes seulement se sont présentés pour subir l'examen de la vue.

Au cours de l'exercice qui s'est terminé le 31 mars 1910, 13 certificats de capacité ont été accordés à des capitaines de navires de mer, 11 à des premiers lieutenants et 26 à des seconds lieutenants; pour la navigation côtière de l'intérieur: 193 brevets de capitaine et 113 pour des seconds. Sur les 193 brevets accordés aux capitaines pour la susdite classe, 28 le furent temporairement. La recette totale s'est élevée à $4,314.50 et les dépenses à $6,662.52.

Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1911, on a délivré 19 certificats de capacité à 19 capitaines de navires de mer, 12 à des premiers lieutenants et 14 à des seconds lieutenants; des brevets de capacité pour commander au cabotage ont été délivrés à 74 patrons et à 50 seconds; pour la navigation dans les eaux intérieures on a délivré 36 brevets de capacité à des capitaines et 40 à des seconds; enfin on a délivré un certificat de service de cabotage à un capitaine et 22 à des seconds.

Recettes totales, $4,446.61; dépenses, $5,801.62.

Dans l'un des appendices de ce rapport on trouvera des détails complets concernant les brevets et les certificats accordés aux capitaines et aux seconds.

CORRESPONDANCE ET ARCHIVES.

Cette branche du service s'occupe de la réception et de l'envoi de la correspondance. Les lettres et dépêches reçues sont entrées dans un registre, puis numérotées, avec indication de la date de réception, après quoi elles sont entrées dans un index, et enfin mises en dossiers, que l'on consulte afin de s'assurer si l'on a répondu à toutes les lettres ou si l'on en a accusé réception. Cela fait les dossiers sont ensuite classés et mis en casiers spéciaux.

L'opération de l'enregistrement consiste à entrer dans un registre le numéro du dossier et à indiquer en quelques mots le sujet de la lettre. L'entrée dans l'index comprend deux choses: d'abord l'entrée des noms propres dans le cahier-index, puis l'inscription sur fiches détachées des divers sujets et des noms des localités et des navires. Le nombre des communications reçues durant l'année s'est élevé à 44,992.

Les lettres et dépêches envoyées sont reproduites dans des copies de lettres puis citées dans l'index. Le nombre de lettres envoyées durant l'année s'est élevé à 33,000. L'augmentation du nombre des lettres reçues et envoyées depuis dix ans démontre à quel point les affaires du département se sont développées, ce qui a entraîné une aug-

mentation correspondante de son personnel. Un registre comprenant les noms de tous les employés du département est conservé dans le service de la correspondance.

En 1901, il a été reçu 18,741 lettres et on en a envoyé 13,000, tandis que l'année dernière on en a reçu 44,922 et envoyé 33,000.

La légère diminution de correspondance reçue au département au cours de l'année dernière tient à ce que plusieurs des services du ministère de la Marine et des Pêcheries ont été confiés au nouveau département de la Marine de guerre.

INSPECTION DES ANIMAUX EXPORTES.

Les inspecteurs des animaux exportés ont régulièrement fait rapport ou fourni un état des bêtes à cornes, mouton, chevaux, foin et grain exportés en Angleterre des ports de Montréal et de Saint-Jean, N.-B.

On verra en lisant ces rapports que le nombre total des bêtes à cornes et des moutons expédiés a été moindre que celui de l'année dernière et beaucoup moindre que celui des années précédentes en remontant dans le passé jusqu'à 1902-3.

Les envois de Montréal ont été comme suit: bêtes à cornes, 72,555; moutons, 248; chevaux, 497.

Les envois de Saint-Jean, N.-B., ont été comme suit: bêtes à cornes, 3,301; moutons, 2,508; chevaux, 19.

L'état fourni sur l'exportation du bétail canadien figure dans l'un des appendices ci-après.

INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR.

Tous les bateaux à vapeur recevant des passagers et dont le tonnage brut dépasse cinq tonneaux sont sujets à l'inspection annuelle de leurs chaudières, machines, coques et matériel, conformément aux règlements d'inspection des bateaux à vapeur.

Tous les bateaux à vapeur transportant des marchandises et dont le tonnage brut dépasse 150 tonneaux sont aussi sujets aux mêmes règlements d'inspection. Tous les bateaux à vapeur transportant des marchandises, les remorqueurs et les bateaux à vapeur faisant la pêche dont le tonnage brut dépasse cinq tonneaux mais ne dépasse pas 150 tonneaux, sont sujets à l'inspection de leurs chaudières et machines conformément aux règlements d'inspection des bateaux à vapeur.

On ne prélève actuellement aucun droit d'inspection si ce n'est sur les bateaux enregistrés à l'étranger et qui, transportant des passagers d'un port canadien à l'autre, ne possèdent aucun certificat délivré par le Board of Trade britannique. Pour ces bateaux étrangers les droits d'inspection au Canada sont alors de 8 cents par tonneau de jauge.

Durant le dernier exercice il a été inspecté 1,812 vapeurs enregistrés au Canada, d'un tonnage total brut de 466,799 tonneaux. On a en outre inspecté 159 bateaux à vapeur d'un tonnage total de 213,830 tonneaux, non enregistrés au Canada. Au total, les droits d'inspection perçus se sont élevés à $3,944.70.

Les dépenses totales occasionnées par ce service d'inspection se sont élevées à $42,818.47, une partie de ces dépenses a été faite pour l'inspection des vapeurs de

l'Etat et des signaux de brume. Dans l'appendice on trouvera le rapport du président des inspecteurs des bateaux à vapeur.

INSPECTEURS DES BATEAUX À VAPEUR.

Edward Adams président	Ottawa, Ont.
J. A. Thomson	Victoria, C.-A.
H. G. Robinson	Vancouver, C.-A.
A. E. Hopper	Vancouver, C.-A.
W. J. Cullum	Victoria, C.-A.
G. P. Phillips	Kenora, Ont.
J. Dodds	Toronto, Ont.
J. B. Stewart	Toronto, Ont.
E. W. McKean	Collingwood, Ont.
T. P. Thompson	Kingston, Ont.
W. Laurie	Montréal, Qué.
L. Arpin	Montréal, Qué.
F.-X. Hamelin	Sorel, Qué.
N. A. Currie	Halifax, N.-E.
C. E. Dalton	Saint-Jean, N.-B.
J. H. Fontaine	Québec, Qué.

INSPECTEURS DES COQUES.

J. C. Kinghorn	Victoria, C.-A.
W. Evans	Toronto, Ont.
M. R. Davis	Kingston, Ont.
P. Duclos	Québec, Qué.
C. W. Seely	Halifax, N.-E.
I. J. Olive	Saint-Jean, N.-B.
S. D. Andrews	Collingwood, Ont.

CHANTIERS MARITIMES.

Des chantiers maritimes sont entretenus par le ministère à Sorel, Halifax, Québec, Prescott et Parry-Sound. Les chantiers de Sorel sont naturellement les plus importants, vu qu'on s'y occupe de la construction des navires et de leurs réparations. Plusieurs bâtiments distincts ont été érigés de temps à autre, afin de pourvoir efficacement à la division et à l'exécution des travaux. Les bâtiments comprennent principalement: le bureau de l'administration, la salle des dessinateurs et le magasin général, la chaudronnerie, l'atelier des machines, l'usine d'énergie électro--motrice, la forge, l'atelier de menuiserie, l'atelier de construction des bateaux et de menuiserie générale, la scierie, y compris la planeuse mécanique et des machines à mouler l'atelier des patrons, la salle des gabarits, la voilerie, l'atelier de ferblanterie, le magasin maritime et les écuries. Il y a en outre un outillage de pompiers, un chemin de fer à voie étroite

avec remises, et, pour les wagons à marchandises, une voie ferrée qui atteint la gare du chemin de fer de Sorel.

Au dépôt des fournitures de phares, à Prescott, les ateliers se trouvent surtout dans le bâtiment principal, lequel contient le bureau principal, la salle des dessinateurs, la sale photométrique où l'on éprouve les appareils des phares, la menuiserie l'atelier des patrons, la forge, l'atelier des lampes à vapeur de pétrole et de montage, l'atelier de peinture, le service des expéditions des colis et le magasin général. L'atelier des machines et les appareils à acétylène sont chacun dans un bâtiment distinct. Le nombre des ateliers à Québec est de sept, savoir: la chaudronnerie et la forge, l'atelier des machines, les ateliers de ferblanterie et de plomberie, l'atelier de charpenterie et de construction des bateaux, la menuiserie, l'atelier de peinture et la voilerie.

Seize navires ont passé l'hiver dans le bassin Louise, où on les a inspectés et réparés, ainsi que toutes les bouées relevant de ce port, qui furent repeintes après que l'on se fut assuré de leur bon état.

A Halifax, les ateliers sont reliés à l'arsenal maritime, ils comprennent principalement: une forge, un atelier de charpenterie et de construction de bateaux, un atelier de machines, un atelier de peinture et un atelier de ferblanterie. On y fait les grosses réparations des bouées et coffres d'amarrage et les réparations des machines des vapeurs de l'Etat.

A Parry-Sound, le dépôt sert principalement à l'emmagasinage de l'acétytène et à celui des bouées à gaz et des réservoirs des phares que l'on remplit d'acétylène. Les bouées et les réservoirs sont peinturés et mis en état de servir au printemps; aussi, emploie-t-on quelques artisans à ce dépôt.

POSTE DE SAUVETAGE DE L'ILE DE SABLE.

Le rapport du surintendant du poste de sauvetage de l'Ile-de-Sable a été soumis à l'agent du département à Halifax et de là transmis à Ottawa. Ce rapport est bref et ne diffère guère de celui reçu en 1909. Depuis longtemps ce poste avait la réputation d'être un des endroits les plus dangereux de l'Atlantique-Nord pour les navires attérissant en Amérique. Cependant, depuis quelques années aucun naufrage ne s'était produit dans le voisinage immédiat de cette île, mais l'année dernière le paquebot norvégien *Heundal* s'échoua sur la côte sud à quatre mille à l'est de la station n° 1, et fut totalemenn perdu, son équipage ayant été sauvé. En 1910, on a observé sur l'île les règlements antérieurs concernant la surveillance de la côte etc. Afin de maintenir le poste de sauvetage de l'île sur un bon pied, on a réparé les bâtiments employés par le personnel et on les a entretenus comme il faut. La saison ayant été très humide, la production agricole de l'île a été bonne spécialement quant aux pommes de terre, au foin et aux fourrages. A la fin de la saison, le bétail consistait en 65 bovidés, 30 chevaux domestiques, un étalon et 4 juments importés, 200 poneys sauvages et six cochons. Les envois faits de l'île comprirent 36 poneys sauvages, 116 barils de canneberges et quelques peaux brutes. La population se compose du surintendant, des gardiens de phare, du personnel de la télégraphie sans fil, station Marconi, des hommes des équipages de sauvetage et de leurs familles, au total 38 personnes. Dans

un appendice ci-après, nous donnons le rapport du surintendant du poste de sauvetage de l'Ile-de-Sable.

SERVICE DES SIGNAUX.

Le service des signaux du Canada, tel que maintenant établi, s'est poursuivi en 1910 comme à l'ordinaire. Le surintendant du service des signaux à Québec a sous sa direction un certain nombre de stations sur le fleuve et le golfe Saint-Laurent et sur le détroit de Belle-Isle. On reçoit chaque jour de ces stations des rapports concernant la température et les mouvements des navires. On y surveille aussi l'état de la glace, et des rapports sont envoyés à ce sujet durant la saison où les glaces en marche constituent un danger pour la navigation. Des bulletins ont été distribués à Québec aux propriétaires de navires, agents et autres personnes intéressées à la navigation, et téléphonés à la Chambre de commerce, à la Fédération des armateurs de Montréal, etc. La station de quarantaine, à la Grosse-Isle et la station des pilotes à la Pointe-au-Père ont été chaque jour informées des mouvements des navires remontant le fleuve.

Pour les besoins du service des signaux, des communications téléphoniques ont été établies entre Montréal et Québec sur une ligne affermée, et de Québec à l'Ile-aux-Grues sur la ligne du service public. Ce service a été d'une grande utilité pour la flotte des dragueurs et pour les pilotes qui sont constamment informées des mouvements des navires. Cela a mis fin à l'incertitude d'autrefois relativement à la situation des navires et aux retards éprouvés tant par les bâtiments que par les pilotes.

On a expédié et reçu des dépêches par télégraphie sans fil aux diverses stations radiotélégraphiques, relativement à l'état de la température et aux mouvements des navires.

Le service des signaux impose aux officiers stationnés à divers endroits la tâche de signaler le passage des navires. A la citadelle d'Halifax, le nombre de navires de toutes sortes qui ont été signalés a été de 1,399, et le surintendant a fourni un rapport de classification de ces bâtiments, la plupart à vapeur.

On a aussi reçu des rapports des préposés aux signaux du Cap-Race, TerreNeuve; de l'Ile-Saint-Paul, Nouvelle-Ecosse et de Westport, Ile-aux-Bruyères. Ces rapports contiennent des renseignements au sujet des services rendus en certains cas, et dans d'autres cas des détails des signaux faits à certains navires dont les noms sont donnés. Dans le Nouveau-Brunswick, le gardien du phare de l'Ile-aux-Perdrix signale le passage des navires qui se rendent à St-Jean, N.-B. Il existe aussi des stations sémaphoriques dans la partie nord de la province savoir: à la Pointe-Lepreaux, à Escuminac et à Chatham. Cette dernière localité se trouve sur la rivière Miramichi.

Les rapports reçus par le ministère sur le service des signaux figurent ci-après dans un appendice.

SERVICE DE SAUVETAGE.

Jusqu'à présent le service de sauvetage relevant de ce ministère a consisté en un certain nombre de stations munies d'appareils de sauvetage, que l'on juge suffisants pour secourir les navires échoués ou en détresse le long de nos côtes. Pour les sauvetages on se sert en majeure partie de canots ou chaloupes de barre se vidant automa-

tiquement, du modèle Beebe-McClellan, et dans certains cas de canots de sauvetage Dobbins à redressement et se vidant aussi automatiquement. Mais on a constaté que ces derniers sont trop lourds pour le nombre de sauveteurs volontaires dont on dispose d'habitude, d'autant plus que ces sauveteurs ne sont payés que pour les exercices annuels d'entraînement auxquels on les soumet, ou lorsqu'on les appelle pour accomplir un sauvetage. Depuis quelques années on n'a fourni aux stations que des canots de barre du modèle Beebe-McClellan.

Nombre total des stations de sauvetage que l'on entretient. .	37
Nombre total des bateaux de sauvetage.	35
Nombre total des hommes montant les bateaux de sauvetage. .	225

LEGISLATION.

Au cours de la troisième session du onzième Parlement, 1-2 Georges V, on a voté et sanctionné les lois suivantes:—

Loi amendant et consolidant le législation du port de Toronto.

Loi amendant la législation ayant trait au transport des marchandises par eau.

A. JOHNSTON,

Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries.

APPENDICE N° 1.

RAPPORT ANNUEL DE L'INGENIEUR EN CHEF DU MINISTERE DE LA MARINE ET DES PECHERIES.

Au Sous-Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

MONSIEUR.—Ci-après, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport sur les opérations des divers services relevant de ce bureau pendant les douze mois écoulés le 31 mars 1911.

Ces opérations comprennent le travail technique exécuté au bureau central, relativement à la construction des phares (soit fixes, soit flottants) et des signaux de brume; la surveillance de la construction et des réparations des bateaux de sauvetage; l'administration du crédit voté pour l'enlèvement des épaves et autres obstacles dans les eaux navigables, les études des marées et des courants; la publication, l'étude et la révision des cartes hydrographiques; la construction et la réparation des piscifactures et des entrepôts frigorifiques; les différentes études relevant de l'art de l'ingénieur pour la construction et l'entretien des passes migratoires; la surveillance des bancs d'huîtres; l'examen des demandes pour concessions de lots de plages, grèves, quais, et autres, en autant que ces demandes touchent de loin ou de près à la navigation; la rédaction et la publication d'avis aux navigateurs, de notes hydrographiques, etc.

Depuis la publication du dernier rapport le service des marées et courants sous-marins, qui est sous la direction du Dr Dawson, a été placé sous le contrôle du nouveau département du Service Naval.

Cependant, comme les travaux dudit service tiennent de près à ceux dont je m'occupe, qu'il me soit permis de louer ici le Dr Dawson quant au zèle et à l'excellence du travail dont il a fait preuve alors qu'il travaillait dans ce département et qu'il procédait méthodiquement aux observations auxquelles il se livrait, ce qui lui permit d'obtenir des résultats rapides dont les navigateurs ont profité sans délai. Car je suis certain que les travaux du Dr Dawson peuvent être comparés sans crainte à ceux qui se poursuivent dans le même ordre d'idées dans d'autres pays. Aussi, grâce à ce savant, le Canada a-t-il lieu d'être fier de l'exactitude théorique et pratique que présentent ses tables de marée et celles de ses publications qui ont trait aux courants sous-marins

PERSONNEL.

Au cours de l'année mon personnel a subi les modifications suivantes:—

Le 1er avril 1909, M. L. E. Côté a été nommé dessinateur en chef du département. Ce fonctionnaire n'a pris possession de son nouveau poste qu'après que les travaux auxquels il se livrait dans le service du commissaire des phares se trouvèrent assez avancés pour qu'il pût les abandonner et assumer ses nouvelles fonctions, ce qu'il fit au cours de l'exercice actuel.

M. F. P. Jennings, ingénieur adjoint, a été envoyé à Prince-Rupert pour surveiller la construction d'un quai et d'un dépôt. Il est là depuis le 27 février 1911.

M. A. Fortey, naguère employé dans mon bureau, a été nommé ingéneur local temporaire pour le district d'Ontario. En ce moment il surveille des travaux de construction sur les bords des grands lacs.

M. Maguire, naguère sténographe dans mon bureau, a été envoyé au même titre à l'agence du département à Montréal.

M. E. J. Wight a été nommé dessinateur le 14 février 1911 aux appointements de $800 par an.

M. W. H. Carson a été nommé ingénieur adjoint le 2 juillet 1910 aux appointements de $1,200 par an.

M. G. W. York a été nommé garçon de bureau le 9 août 1910. Cet employé est attaché au service des dessinateurs et ses appointements sont de $500 par année.

Melle Mary Edwards, sténographe, quitta le 1er avril 1910, et fut remplacée par Melle Mabel McBratney qui a été nommée à titre permanent aux appointements de $500 par an.

Le 7 décembre 1910, Melle M. E. Thoburn a été nommée sténographe aux appointements de $500 par an.

INSPECTIONS PERSONNELLES.

Au cours de l'année, j'ai pu faire un certain nombre d'inspections personnelles dont les plus importantes furent les suivantes:—

A l'ouverture de la navigation, en 1910, je me suis rendu sur le lac Erié et ai inspecté tous les feux sur la rive canadienne de ce lac, puis je me suis rendu sur le lac Supérieur où j'ai visité des emplacements destinés à des phares que l'on se propose de construire sur l'île Michipicoten et l'île Parisienne. En outre, j'ai inspecté la nouvelle tour de phare construite sur l'île Caribou.

Le 13 mai j'ai inspecté la côte entre la rivière Restigouche et Chatham, puis, j'ai visité l'agence de Charlottetown, et, au retour, j'ai fait des inspections sur plusieurs points de la côte de la province de Québec, sur les bords du fleuve Saint-Laurent.

Pendant tout le mois de juillet et une partie des mois de juin et d'août que j'ai passé en Colombie-Anglaise, j'ai étudié avec soin, au point de vue du balisage, plusieurs points de la côte canadienne du Pacifique et me suis occupé d'autres questions laissées en suspens depuis ma dernière visite.

Le 29 août j'ai commencé l'inspection de toute la côte de la baie de Fundy, puis j'ai rendu visite aux agences du département à Halifax et Charlottetown.

Le 7 octobre j'ai commencé l'inspection de la rivière Ottawa, et, pendant une semaine, j'ai déterminé l'emplacement des feux d'alignement et des bouées destinés aux nouveaux chenaux à créer.

En décembre, j'ai visité la rivière Détroit où l'on devait opérer des changements importants quant au balisage et à l'éclairage.

En janvier, j'eus à considérer des questions importantes soulevées dans le district de Winnipeg. Au cours de l'année, j'ai fait de petits voyages pour étudier les lieux de divers travaux, principalement à l'emplacement à donner à des balises, etc., et aussi pour des travaux en rapport avec la besogne routinière du département.

CHEMIN DE SERVICE DE LA CÔTE OUEST.

Durant la saison de 1910, on a continué les travaux du chemin de service de la côte ouest et établi sur la pointe Pachena une station de sauvetage temporaire pour la saison d'hiver 1910-11. En outre, on s'est arrangé de façon à utiliser le personnel de la station de sauvetage pour l'entretien du chemin de service pendant l'hiver. L'établissement de ce chemin de service a été poussé jusqu'à Shelter-Bight, ce qui fait qu'actuellement on peut se servir de ce chemin pour transporter les appareils de sauvetage sur plusieurs points de la côte, y compris l'endroit où le *Valentia* a naufragé. Les travaux exigés par le chemin de service dont nous parlons ont été exécutés sous la surveillance personnelle de M. H. C. Killeen, ingénieur du département, qui réside à Victoria, C.-A.

TRAVAIL DU BUREAU.

Le travail exécuté par le personnel régulier du service sous mes ordres consiste en grande partie en construction, réparations et améliorations des phares, des signaux de brume, des bouées, balises, etc. Des détails complets à ce sujet sont donnés, pour les derniers douze mois, dans un rapport qui figure ci-après dans le tableau A.

Les plans ou devis de toutes nouvelles constructions ou restaurations importantes de nouveaux bateaux, etc., sont préparés ou approuvés dans ce bureau.

Le tableau suivant montre quels ont été les travaux exécutés dans le bureau des dessinateurs durant l'exercice clos le 31 mars 1911.

Nature des travaux.	Plans tracés.	Plans reçus.	Copies faites.
Tours et bâtiments de phares	46	7	230
Bâtiments pour signaux de brume	5	3	26
Détails	95	32	300
Quais, jetées, etc	4	2	11
Dépendances	15	2	72
Machines	....	1	2
Lanternes et appareils d'éclairage	3	10	23
Bouées et appareils	....	....	59
Balises non éclairées	5	1	19
Bateaux à vapeur	....	1	7
Arpentages	5	118	140
Plans concernant les demandes de concessions de grèves	....	260	17
Divers	27	303	413
	205	740	1,319

Nombre total des plans pour les douze mois, du 1er avril 1910 au 31 mars 1911	2,264
Cartes marines reçues et versées aux archives du service	216
Cartes marines reçues et insérées dans les livres de cartes	26
Photographies reçues et versées aux archives du service	200
Devis explicatifs	41
Avis aux navigateurs publiés (348 sujets)	132

PUBLICATIONS.

La préparation et la publication des avis aux navigateurs présente toujours une somme considérable de travail qu'il faut expédier rapidement. Au cours des douze derniers mois, on a publié 132 avis aux navigateurs, touchant 348 sujets différents. Parmi les avis les plus importants qui ont nécessisté beaucoup de recherches et qui peuvent fournir une idée de l'utilité de la besogne qui se poursuit dans notre bureau, nous signalerons:—

(1) Une liste complète des bouées du port de Collingwood et de Parry-Sound, Ont., avec nouveau numérotage.

(2) Résultats fournis par deux années d'observations des marées sur la côte du Pacifique.

(3) Liste complète des bouées que l'on mouille entre la Pointe-Pelée et l'extrémité de l'île Fighting, rivière Détroit, Ont.

On a aussi publié, dans le cours du dernier exercice, des avis concernant certaines eaux hors du Canada; 12 de ces avis se rapportaient à Terre-Neuve et au Labador, 3 à l'Atlantique, 14 aux eaux fleuviales des E.-U., 11 aux eaux américaines du Pacifique et 3 à des sujets transatlantiques. On n'a pas cherché à donner un résumé complet des avis publiés en Grande-Bretagne ou dans les pays étrangers, on s'est borné à reproduire ceux qui paraissent offrir un intérêt plus immédiat pour la marine canadienne, ou pour les marins partant du Canada à destination des ports étrangers les plus importants et les plus fréquentés.

CLASSIFICATION DES GARDIENS DE PHARES, D'APRÈS LEURS APPOINTEMENTS.

Le 1er avril 1908, toutes les stations de phares et de signaux de brume du Canada ont été soumises à une classification spéciale dont les détails complets figurent dans mon rapport publié en 1909-10.

Ainsi que je l'ai déjà dit dans ce rapport, la publication a donné de bons résultats, attendu qu'elle assure aux gardiens susdits une permanence d'emploi qui leur

était naguère inconnue et empêche que le département soit par eux constamment prié d'augmenter leurs appointements.

ENLÈVEMENT D'OBSTACLES.

Au cours des douze derniers mois, on a exécuté les travaux suivants dont les frais ont été prélevés sur le fonds voté pour l'enlèvement des épaves, obstacles à la navigation, etc.:—

(1) La Georgian Bay Shipbuilding & Wrecking Co., Ltd., de Midland, Ont., a, pour la somme de $2,100, enlevé la goélette *Ariel* et un chaland qui avaient coulé dans le port de Owen-Sound, Ont.

(2) La Lemcke Tug Co., Ltd., de Lions-Head, Ont., a, pour la somme de $350, enlevé le vapeur *Canada* qui avait coulé dans le port de Colpoy-Bay, Ont.

(3) La Stevedore Co., Ltd., de Fort-William, Ont., a, pour la somme de $600, enlevé le remorqueur *Lulu Rae qui* avait coulé à l'embouchure de la rivière Kaministikwia.

TRAVAUX HYDROGRAPHIQUES.

Le service de l'hydrographie qui était naguère sous les ordres de ce département et dont M. W. J. Stewart était chargé, relève maintenant du département de la Marine de guerre.

Cependant, comme la plupart des renseignements qui figurent dans les avis aux navigateurs publiés par le Canada sont la conséquence de travaux poursuivis dans notre département, on a jugé à propos de ne pas confier à autrui la préparation desdits avis. C'est dire que toutes les notes hydrographiques qui parviennent au département de la Marine et des Pêcheries sont revues dans notre service pour des fins de publication et insérées dans les avis aux navigateurs.

Dans la préparation des avis aux navigateurs, on a pris grand soin de publier toutes les données disponibles concernant l'hydrographie du Canada, et l'on a ajouté aux descriptions des dispositifs côtiers utiles à la navigation les informations les plus complètes possibles qui puissent guider les marins, de manière à augmenter la valeur de ces avis.

Durant l'été on a publié l'édition annuelle et habituelle de la liste de tous les feux et signaux de brume du Canada, corrigée jusqu'au premier avril 1910. En outre, reliés séparément, on a réimprimé certaines de ces parties ayant trait aux grands lacs et à la Colombie-Anglaise, pour l'usage des marins naviguant dans ces eaux. Cette liste est maintenant tellement volumineuse que l'on devrait désormais la diviser en trois parties séparées, et la publier toujours de la sorte à l'avenir.

Dans le rapport de l'année dernière, j'ai fait remarquer que l'on ne publie aucune liste complète des bouées qui se trouvent dans les eaux de l'est canadien; je me répète ici, étant d'avis que dans l'intérêt de la sécurité de la navigation on devrait préparer, publier et tenir à date, par des révisions annuelles, une liste complète de toutes les bouées et balises. Je regrette que les exigences d'autres devoirs m'empêchent de poursuivre cet utile travail et de l'étendre à toutes les eaux canadiennes, et que, avec notre personnel actuel, on ne puisse atteindre ce résultat.

BRISE-GLACE.

Pendant l'année, deux compagnies ont, à l'entreprise, brisé la glace de la baie du Tonnerre et de ses alentours:—

(1) La Canadian Towing and Wrecking Company, Limited, de Port-Arthur, a convenu, par un contrat passé avec le ministère, de tenir la navigation ouverte jusqu'au 17 décembre 1910 dans les ports de Port-Arthur, Fort-William et West-Fort-William, et de l'ouvrir au printemps de 1911 pour donner accès dans ces ports aux navires venant du Sault-Sainte-Marie, dès que ce canal est ouvert à la navigation.

Le coût de l'entreprise est de $30,000, y compris l'engagement, pris par la compagnie, de recueillir tous les gardiens des phares du voisinage lorsqu'ils auraient à quitter leurs postes à la clôture de la navigation en 1910.

(2) Un contrat, au montant de $5,500, a été passé avec la *Midland Towing and Wrecking Company (Limited)*, de Midland, pour tenir ouverts, jusqu'à la fin de la navigation, en 1910, les ports de Midland, Tiffin et Victoria, ainsi que leurs abords.

Dans chacun de ces cas, le travail a été exécuté d'une façon satisfaisante, sous la surveillance des maîtres de port de ces localités.

Respectueusement soumis,

WM. P. ANDERSON, M. Inst. I.C.
Ingénieur en chef.

Bureau de l'ingénieur en chef,
Ministère de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, Canada, le 1er avril 1911.

TABLEAU A.

RAPPORT DETAILLE DE L'INGENIEUR EN CHEF DU MINISTERE DE LA MARINE ET DES PECHERIES SUR LA CONSTRUCTION, L'ETABLISSEMENT ET L'AMELIORATION DES PHARES ET AUTRES DISPOSITIFS UTILES A LA NAVIGATION JUSQU'AU 31 MARS 1911.

Au Sous-Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre un rapport détaillé sur les travaux exécutés et l'établissement de dispositifs utiles à la navigation pour les douze mois finissant le 31 mars 1911.

NOUVELLE-ECOSSE.

NOUVEAUX DISPOSITIFS UTILES À LA NAVIGATION.

Phares.	Désignation des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses pendant l'exercice.
				$ c.
Caribou, chenal.	Etablissement de 4 balises d'alignement deux par deux.....	En régie........	G. Y. Grant............	28 30
Freels, cap.....	Achèvement de la construction d'un bâtiment en bois pour signal de brume et d'une maison d'habitation et dépendance en bois; installation d'un diaphone double de 3 pouces. (Ces travaux ont été commencés en 1909-10: voir le rapport annuel de cette année-là).......	"	J. L. Colter	5,643 04

MODIFICATIONS ET AMÉLIORATIONS APPORTÉES AUX DISPOSITIFS UTILES À LA NAVIGATION.

Arichat.........	Modific. à la galerie de la lanterne	En régie	S. Samson..	250 13
Cross island.....	(1) Achat de la machinerie d'un diaphone double de 3 pouces avec machines de 12-F.C.	Fourn. conformes au contrat d'ensemble....	Can. Fog Signal Co., Toronto, Ont...	4,700 00
	(2) Construction d'un bâtiment en bois pour signal de brume..	A l'entreprise...	Jas. W. Smith, Lunenburg, N.S.	1,945 00
	(3) Agrandissement du bâtiment du signal de brume.......... (4) Install. de la mach. susdite..	En régie....... "	E. G. Geizer.. R. Summers..	676 61
Canso	Nouv. gal. en bois pour lanterne	"	G. Y. Grant..	189 88
Harbour island..	Réparations à la tour du phare..	"	S. C. McMillan.	370 38
Nord, cap......	(1) Constr. d'une nouv. tour en béton armé d'acier. (L'ancienne tour du cap Race fut démolie par sect. que l'on a exp. à pied d'œuvre de cet ouvrage).... (Les travaux dont il est parlé ci-dessus furent commencés en 1909-10; voir le rapport annuel de cette année-là)......... ... (2) Instal. d'un radiateur dans la salle de la mach. du sign. de br.	"	G. Y. Grant....	1,718 21
Pomquet island..	Réparations à la tour du phare..	"	G. Y. Grant......... ...	148 58
Parrsboro.......	Répar. à l'ouvrage de protection.	"	G. Y. Grant...	141 68

NOUVELLE-ECOSSE—*Fin.*

MODIFICATIONS ET AMÉLIORATIONS APPORTÉES AUX DISPOSITIFS UTILES À LA NAVIGATION—*Fin.*

Phares.	Désignation des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses pendant l'exercice.
				$ c.
Race, cap	Réparat. au hangar à charbon	En régie	A. W. Faulkner	601 43
Sable, cap	Construction d'une nouvelle maison double en bois pour le gardien du phare et d'un hangar à charbon en bois	"	E. Geizer	2,986 63
Sharp, cap	Répar. à la maison d'habitation.	"	G. Y. Grant	1,111 87
St-Paul, île	Installation du nouveau diaphone de 3-pouces, acheté en 1909-10	"	T. Phillips	1,271 46
Wedge, île	Répar. à l'ouvrage de protection.	"	J. Mills	1,976 69

NOUVEAU-BRUNSWICK.

NOUVEAUX DISPOSITIFS UTILES À LA NAVIGATION.

Phares.	Désignation des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses pendant l'exercice.
Glenwood	Etabliss. d'un mât de 20 pds pour hisser un faual à lentille Chance, du 7e ordre. Le mât a été placé sur le quai Belyea, riv. St-Jean.	En régie	H. B. Belyea	74 86
Pompey Ledge	Contruction d'une balise en béton de 11 pieds de haut à superstructure pyramidale en acier ajouré	"	J. Cadwallader	591 64
Sheldrake, île	Achat des matériaux pour une tour de phare en acier ajouré. (Cette superstructure sera construite durant la saison 1911-12)	Fournitures conformes au contrat d'ensemble	Goold, Shapley and Muir, Brantford, Ont.	377 85

MODIFICATIONS ET AMÉLIORATIONS APPORTÉES AUX DISPOSITIFS UTILES À LA NAVIGATION.

Phares.	Désignation des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses pendant l'exercice.
Bouctouche, bar.	Répar. à l'ouvrage de protection.	En régie	H. Gallant	402 41
Dalhousie, quai.	Pose d'une charpente d'acier sous la tour pour en augmenter la hauteur	"	P. B. Troy	418 28
Enragé, cap	Répar. au signal de brume	"	T. Phillips	1,083 67
Escuminac	(1) Nouv. maison en bois pour le gardien et remise à chaloupes.	A l'entreprise	Edward Rourke, St. John West, N.B.	1,975 00
	(2) Creusage d'un puits	"	T. Vontour, Escuminac	60 00
Gull, anse	Construction d'une tour de phare en bois de 49 pieds de hauteur pour remplacer le mât-feu qui existait à cet endroit	"	Edward Rourke, St. John	1,220 00
Grindstone, île	Fourniture d'eau douce pour les chaudières du signal de brume.	En régie	R. Summers	203 32
Harper, pointe	Construction d'une petite tour de phare entourée, sur un massif en crib	"	P. Roy	802 82
Jourimain, cap	Transport de la tour du phare sur un autre emplacement	"	B. W. Allen	300 53
McFarlane, pte.	Constr. d'un trottoir en planches aux abords du phare	"	A. McFarlane	100 91
Partridge, île	Réparat. au hangar à charbon	"	H. Andrews	873 72

NOUVEAU-BRUNSWICK—*Fin.*

MODIFICATIONS ET AMÉLIORATIONS APPORTÉES AUX DISPOSITIFS UTILES À LA NAVIGATION—*Fin.*

Phares.	Nature des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses pendant l'exercice.
				$ c.
Saint-Martin....	Construction d'une tour en bois de 22 pieds sur le brise-lames est....................	A l'entreprise...	L. Mury, West Arichat, N.-B.	650 00
Richibouctou ...	Déplacement des mâts-feux d'alignement de la barre et petites réparations.............	En régie	Jas. Legoof	66 50
Pointe au Sapin.	Construction d'une tour de phare en bois, de 27 pieds	A l'entreprise...	Jas. Legoof, Richibouctou, N.-B..............	448 00
Shippigan	Déplacement du mât-feu antérieur d'alignement............	En régie........	W. C. Trudel...........	128 53
St. John.... ...	Réparations d'une balise...	"	Jas. E. Kane...........	1,488 18
Tiner, pointe....	Réparation du réservoir........	"	A. Splane...............	234 38

ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

MODIFICATIONS ET AMÉLIORATIONS APPORTÉES AUX DISPOSITIFS UTILES À LA NAVIGATION.

Phares.	Nature des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses pendant l'exercice.
Charlottetown ..	Réparations du quai de la mar.	En régie........	G. L. Gaudin...........	2,487 45
Est, pointe......	Réparations à la tour du phare et à la maison du gardien du phare....	"	M. J. Walsh......	270 79
Grande-Tracadie	Déplacement des mâts-feux.....	"	M. J. Walsh....	50 00
New-London ...	Construction d'un massif de fondation pour la balise lumineuse antérieure..	A l'entreprise...	H. McLeod, French river, I.P.E.....	151 50

QUEBEC.

NOUVEAUX DISPOSITIFS UTILES À LA NAVIGATION.

Phares.	Nature des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses pendant l'exercice.
Bagot, morne...	(1) Achat de la machinerie d'un diaphone double de 3 pouces avec deux machines de 12-H. P.	Fournitures conformes au contrat d'ensemble.	Can. Fog Signal Co., Toronto, Ont.	6,500 00
	(2) Construction d'un bâtiment en bois pour signal de brume.. (3) Construction d'une maison double en bois pour le mécanicien du signal de brume...... (Ces travaux seront achevés durant la saison 1911-12.........	En régie.....	T. Thibaudeau.....	13,723 00
Basse, pointe....	(1) Achat des matériaux pour la construction de la base à colonne d'acier destinée à supporter une tour de phare	Fournitures conformes au contrat d'ensemble.	Goold, Shapley & Muir, Brantford, Ont.	298 00
	(2) La construction de la base susdite et sa mise en place auront lieu durant la saison 1911-12)..	En régie........	Ateliers de Québec	283 63

QUEBEC—*Suite.*

NOUVEAUX DISPOSITIFS UTILES À LA NAVIGATION—*Fin.*

Phares.	Désignation des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses pendant l'exercice.
				$ c.
Est, cap à l'.....	Construction d'une tour de phare en béton armé, de 33 pieds...	En régie........	H. de Haan........	1,537 89
Grand Pabos....	Construction sur le quai d'un mât-feu et d'un hangar. ..	A l'entreprise...	F. Molloy, Grand Pabos, P. Q.	112 00
Gaspé, Bassin de	Construction de deux tours de phare en bois sur massifs en pierre....................	"	Arthur Morin, Gaspé, P. Q......	3,255 00
Grande Entrée.	(1) Construction d'un massif en pierre pour un mât-feu.	"	George J. Murray, Pictou, N.-E............	704 00
	(2) Etablissement d'un mât-feu de 30 pieds sur un massif en pierre	En régie........	T. Thibaudeau	68 36
Mai, Ile de.	Construction d'une tour de phare de 22 pieds..................	"	"	598 68
Moisie, rivière..	Etablissement de balises d'alignement placées à l'embouchure de la rivière Moisie.. .	A l'entreprise...	J. Perreault, Moisie, P.Q.	177 65
St-Omer........	(1) Achat de matériaux pour la construction d'une base à colonne d'acier destinée à supporter une tour de phare......	Fournit. conformes au contrat d'ensemble....	Goold, Shapley & Muir, Brantford, Ont.	298 00
	(2) Construction de la base susdite........................	En régie........	Ateliers de Québec......	263 86

MODIFICATIONS ET AMÉLIORATIONS APPORTÉES AUX DISPOSITIFS UTILES À LA NAVIGATION.

Phares.	Désignation des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses pendant l'exercice.
Amherst, île...	(1) Achat de matériaux pour la construction d'une base à colonne d'acier destinée à support. une tour de phare en bois. (Elle sera construite durant la saison 1911-12)	Fournit. conformes au contrat d'ensemble.	Goold, Shapley & Muir, Brantford, Ont.......	298 00
Amour, pointe..	Réparations de la tour........	En régie........	T. M. Wyatt...........	755 45
Anguille, cap à l'	Construction d'une chambre annexe à la chambre des mach. du bâtiment du signal de brume	"	J. Blanchette..........	290 09
Baud, cap......	Réparations du barrage et de l'abri à chaloupes	"	J. Blanchette.....	1,843 00
Belle-Isle (extrémité N.-E.).	(1) Construction d'un quai en béton pour débarquement des approvisionnements, etc. (2) Etablissement d'un mât de charge et d'un mât de pavillon sur le quai..........	"	J. A. Smith	3,583 33
Belle-Isle (extrémité sud-ouest)	(1) Construction d'un quai en béton, pour débarquement d'approvisionnements, etc.. (2) Construction d'un barrage de retenue devant permettre d'avoir de l'eau pour la machine du signal de brume... (3) Installation de machines pour signal de brume....... (4) Construction d'un hangar en bois..............	"	D. Bilodeau et A. Ouimet...............	6,429 86

QUEBEC—*Fin.*

MODIFICATIONS ET AMÉLIORATIONS APPORTÉES AUX DISPOSITIFS UTILES À LA NAVIGATION—*Fin.*

Phares.	Désignation des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses pendant l'exercice.
				$ c.
Carleton, quai de	Achat et établissement d'un mât de charge écossais	En régie	General Supply Co. of Canada, Ottawa, Ont.	220 00
Entrée, île d'. (Iles-de-la-Madeleine).	Enlèvement de la lanterne en fer de la vieille tour de phare et transport de cette lanterne sur un nouvel emplacement où on l'a posée sur base en béton.	"	F. Parent	245 81
Œufs, île aux.	Réparations de la charpente et renouvellement des bardeaux.	"	J. Blanchette	1,925 76
Godbout	Réparations des mâts-feux	"	N. A. Comeau	37 62
Heath, pointe	Construction d'un magasin à pétrole et réparations de la tour du phare	"	H. de Haan	1,309 62
Hôpital, roc. de l'	Construction d'un magasin à pétrole	"	T. Thibaudeau	133 87
		"	A. Levesque	130 00
Kamouraska.	Nivellement de l'emplacement du phare			
Monts, pt. des	Construction d'une maison d'habitation en bois pour le gardien du phare	A l'entreprise	L. Bouchard, Portneuf, P. Q.	3,250 00
Martin, rivière	Etablissement d'une clôture du terrain du phare	"	A. Leclerc, Martin Riv.	61 85
Norman, cap	(1) Modifications de la machinerie du signal de brume. (2) Réparations de la tour. (3) Etablissement d'un trottoir en planches entre la tour et le bâtiment du signal de brume.	En régie	J. Blanchette	4,880 85
Natashquan	Construction d'un magasin à huile et hangar d'abri	"	H. Carbonneau	143 73
Prince, bat.-feu du haut-fond.	Installation de la machinerie du signal de brume achetée en 1909-10 pour ce bateau-feu	"	J. L. Richard	681 29
Portneuf-en-bas.	(1) Construction d'une maison d'habitation en bois pour le gardien du phare	A l'entreprise	L. Bouchard, Portneuf-en-bas, P.Q.	1,650 00
	(2) Construction d'une tour ajourée en acier en 3 sections (on travaille encore à cette tour).	En régie	E. Tremblay	178 68
St-Pancras	Construction d'un abri à chaloupe et légères réparations	"	T. Thibaudeau	390 50
Saumon, cap au.	Réparations de la tour du phare du bâtiment du signal de brume	"	V. Talbot	1,684 23
Ste-Famille.	Réparations de la tour du feu postérieur	"	O. Tremblay	121 91
St-Pierre, I. O.	Achèvement des travaux de construction d'une tour de phare en 3 section sajourée en acier, commencée en 1910-11	"	O. Tremblay	301 87
Traverse, d'en ht.	Réparations considérables de la jetée en béton	"	A. Perron	6,276 61

MONTREAL.

NOUVEAUX DISPOSITIFS UTILES À LA NAVIGATION.

Phares.	Désignation des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses pendant l'exercice.
				$ c.
Richelieu, rivière	Etablissement de nombreuses balises lumineuses d'alignement et de mâts-feux entre Sorel et St-Marc....................	En régie.... ...	P. Beauchemin	1,250 06
Saint - Lambert, haut-fond.....	Construction d'une balise en bois non éclairée..	"	H. Bourgouin......	13 39
Tétreauville	Achat de matériaux pour la construct. d'une tour ajourée en acier en 4 sections destinée au feu postérieur de ce nouv. alignement. Cette tour sera construite durant la saison 1911-12.........	Fournitures conformes au contrat d'ensemble	Goold, Shapley et Muir, Brantford, Ont.	668 50

MODIFICATIONS ET AMÉLIORATIONS APPORTÉES AUX DISPOSITIFS UTILES À LA NAVIGATION.

Phares.	Désignation des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses pendant l'exercice.
Chute à Blondeau	Construction d'un magasin-entrepôt sur le quai...........	En régie........	Capit. J. D. Weir	158 58
Grondines.......	(1) Construction d'une tour de phare carrée, en bois, de 27 pds de hauteur, destinée au feu antérieur d'alignement .... (2) Construction d'une tour de phare ajourée en acier de 48 pieds de hauteur destinée à supporter le feu postérieur d'alignement, et surmontée par une chambre de veille en bois et fermée. (Pour la construction de cette tour on s'est servi de l'acier de l'ancienne tour). ...	"	E. Tremblay............	4,138 70
Hochelaga......	Etablissement de deux mâts-feux d'alignement devant remplacer les balises lumineuses naguère employées à cet endroit, balises que l'on a démolies et enlevées....................	"	P. Beauchemin	683 31
Lac, Pte du.. ..	(1) Construction d'une maison d'habitation pour le gardien du phare, sur le massif du phare antérieur. .... (2) Démolition du crib et de l'ouvrage en béton de l'ancien massif de phare, massif faisait obstacle à la navigation..... .	"	L. P. Filion.....	4,692 68
Marie, île......	Réparations du massif antérieur.	"	Ed. Tremblay	2,187 78
McTavish, pointe	Construction d'une tour carrée de phare en bois de 23 pieds, devant remplacer le mât-feu employé à cet endroit..........	"	M. J. Egan	749 89
Port St-François	Légères réparations au massif antérieur.......................	"	Ed. Tremblay	34 30
Ronde, île . . .	Construction d'un hangar d'abri destiné au gardien de phare...	"	Ed. Tremblay	455 05
St-Pierre, lac...	Construction de brise-lames au massif d'amont et d'aval et réparations au massif du phare antérieur d'amont......	"	Ed. Tremblay	4,593 81
Verchères	Ouvrage de protection à pierre-perdue........................	"	E. Tremblay............	133 11
Witch, haut-fond	Réparations à la tour du phare..	"	M. J. Egan	531 62

ONTARIO.

NOUVEAUX DISPOSITIFS UTILES À LA NAVIGATION.

Phares.	Désignation des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses pendant l'exercice.
				$ c.
Amherstburg....	Achat de l'emplacement destiné au dépôt du département....	....	Pittsburg Coal Co., Cleveland, Ohio........ ..	3,000 00
Cobourg........	(1) Construction sur le massif ouest d'une balise à gaz en béton armé..	A l'entreprise...	Randolph, McDonald & Co., Toronto, Ont....	3,000 00
	(2) Construction sur le massif est d'un bâtiment temporaire en en bois pour signal de brume..	En régie........	T. H. Brewer..... ..... }	436 84
	(3) Installation de la machinerie du signal de brume..........	"	W. H. Roebuck . .. }	
	(4) Achat de la machinerie d'un diaphone d'un pouce et demi avec machine de 4 H.P.	Fournitures conformes au contrat d'ensemble	Can. Fog Signal Co., Toronto, Ont............	1,431 00
Michipicoten, île	Construction d'une tour de 65 pieds en béton armé, d'une maison d'habitation et de dépendances. (On poursuit ces travaux qui seront achevés durant la saison 1911-12). ...	En régie........	T. H. Brewer...... ...	3,928 00
Muskoka, rivière	Etabliss. de 5 feux sur tripodes.	"	Capt. F. Beaumont......	427 96
Onderdonk. ...	Construction d'une tour de phare en bois, carrée, de 20 pieds...	"	T. H. Brewer	477 19
Rideau, rivière..	Construction et mouillage de 47 bouées intermédiaires sur divers points de la rivière......	A l'entreprise...	D. Noonan, Kingston, Ont........	2,400 00
Saut Ste-Marie..	(1) Achèvement de la construction des tours de phare d'alignement commencées en 1909-10..	En régie..	T. H. Brewer...........	323 13
	(2) Achat des matériaux pour la construction d'une tour de phare ajourée en acier, pour feu antérieur d'alignement. .	Fourn. conformes	Goold, Shapley & Muir, Brantford, Ont.......	377 85
Shaganash ...	Construction d'une maison carrée, en bois, surmontée d'une tour carrée, en bois.....	En régie........	M. J. Egan.............	2,484 90
Victoria, port...	Construction de deux tours de phares carr., en bois, surmontées de fanaux carrés, en bois.	"	G. Dobson, Victoria Harbour, Ont.	1,766 81
Waubaushene...	(1) Construction de deux séries de mâts-feux d'alignement à l'éclairage électrique..... ...	A l'entreprise...	The Sheppard Lumber Co'y., Waubaushene, Ont................	787 82
	(2) Construction de 3 massifs destinés à supporter les feux..	"	" ...	182 95

MODIFICATIONS ET AMÉLIORATIONS APPORTÉES AUX DISPOSITIFS UTILES À LA NAVIGATION.

Burlington, rivage	Légères réparations......	En régie......	T. Lundy.....	15 00
Caribou, île....	Construction d'une tour de phare de 80 pieds en béton armé....	"	T. H. Brewer...........	7,183 80
Colchester, h. f..	Répar. considérable à l'ouvrage de protection en béton armé entourant la tour du phare, etc.	"	M. J. Egan.............	6,724 26

ONTARIO—*Fin.*

MODIFICATIONS ET AMÉLIORATIONS APPORTÉES AUX DISPOSITIFS UTILES À LA NAVIGATION—*Fin.*

Phares.	Nature des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses pendant l'année fiscale.
				$ c.
Croker, cap.....	Remise en bon état de la machinerie du signal de la brume...	En régie..... ..	W. H. Roebuck.........	721 84
Grosse, pointe ..	Réparations du massif du brise-lames et réparations aux tours du phare	"	M. J. Egan............	1,476 06
McKay, île.	Const. d'un abri à chaloupes et réparat. de la tour du phare..	A l'entreprise...	Arch. Brechin, Bruce Mines, Ont...........	121 95
Mississagi, dét..	(1) Const, d'un abri à chaloupes.	En régie........	J. H. Ball..............	169 93
	(2) Achat de tubes p. les chaudières du signal du brume....	A l'entreprise...	John Inglis & Co., Toronto, Ont.......... .	234 92
	(3) Installation des tubes susdits....	En régie........	W. H. Roebuck.........	212 85
Niagara-s.-le Lac	Const. d'un magasin à pétrole..	"	T. H. Brewer...........	273 62
Presqu'île	(1) Achat d'appareils électriques pour le signal de brume......	A l'entreprise...	Can. Fog Signal Co., Toronto, Ont.........	295 50
	(2) Inst. du syst. d'écl. ci-dessus.	En régie........	W. B. Ainsworth.	13 68
Pelée, passage..	(1) Réparations à la tour.......	"	M. J. Egan............	226 00
	(2) Achat de la mach. d'un diaphone d'un pce et demi actionné par deux machine de 6 c.v.	Fourn. conform. au devis d'ens..	Can. Fog Signal Co., Toronto, Ont.........	2,798 00
	(3) Installation de la machinerie susdite........	En régie........	W. H. Roebuck	725 69
Pointe Porphyry	Réparations des machines.. . .	"	"	101 89
Port Colborne ..	"	"	"	331 73
Sulphur, île.....	Ouvrage de protection en crib..	"	J. J. King...	50 00
St-Anicet.	Réparations à la tour du phare; ouvrage de protection........	"	Geo. Brown, directeur du dépôt des phares du Canada	1,075 22
Thessalon.	Const. d'un petit abri à chaloupes	"	Jas. Harvey.............	75 00
Warren's -Landing	Déplacement du feu antérieur..	A l'entreprise...	Wm. Dewar, Warren's Landing, Man........	275 00

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

NOUVEAUX DISPOSITIFS UTILES À LA NAVIGATION.

Bamfield, îles...	Construction d'une balise en ciment de 22 pieds de hauteur..	L'entreprise	Anderson & MacKinnon, Prince-Rupert, C.-B..	1,460 00
Denny, île......	Const. d'. balise en b. n. éclairée.	En régie... ...	Equipage du vapeur de l'Etat 'Quadra'.......	
Estevan, pointe.	Achèvement pour la construction d'une tour de phare de 100 pds en beton armé d'acier, tour renforcée par 8 arcs boutants. Ce travail a été commencé durant la saison 1909-10)....	"	Luke-Humber....	1,481 04
Fairview, pointe	Construction d'une balise en ciment de 22 pds de haut.......	L'entreprise	Anderson & MacKinnon, Prince-Rupert, C.-B ..	1,175 00
Herbert, récifs..	Construction d'une balise en ciment de 22 pds de haut.......	"	J. H. Pillsbury, Prince-Rupert, C.-B.........	1,400 00

COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Fin.*

NOUVEAUX DISPOSITIFS UTILES À LA NAVIGATION—*Fin.*

Phare.	Nature des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses pendant l'année fiscale. $ cts.
Procter	(1) Etablissement de deux mâts-feux et d'un hangar.....	A l'entreprise...	A. G. Gallup, Nanaimo, B. C	140 00
	(2) Construct. d'une petite mais. d'habitation pour le gardien.-.	" ...	P. Jenson, Procter, B.C.	325 00
Patey, rocher....	Construction d'une balise en béton de 13 pieds, supportant une lampe Wigham éclairant 31 j.	En régie........	J. Davies	721 78
Ripple, pointe...	Construction d'une balise conique en bois, non éclairée......	" ...	Crew of C.G.S. 'Quadra'	
Rock-bay, morne	Construction d'une balise conique en bois, non éclairée.. ...	"	" " .	
Somass, rivière..	Construction d'une balise en bois de 9 pilots, destinée à support. une lampe Wigham éclai. 31 j.	A l'entreprise...	Geo. Forrest, Alberni, B. C..........	450 00
Second Narrows.	Construction de 2 balises en bois à 5 pilots, surmontée d'un tambour en lattes............	En régie...... .	Capt. H. Cates.	319 62
Thurlow, île....	Construction d'une balise conique en bois, non éclairée.... .	"	Crew of C.G.S. 'Quadra'	
Triangle, île....	Construct. d'une tour de phare de 46 pds en bèton armé, surm.. ; d'une lanterne métall. circul.; et construction d'une maison d'habit. et dépend. en bois, etc.	"	J. D. MacDonald.	12,372 01
Vancouver, p. de	Achèvement de l'installation d'un sémaphore..	"	Capt. McInnis.....	255 79
Yuquot	Construct. d'un petit tenant d'un phare et de la maison de son gardien.........	"	B. Aussette.............	7,651 37

MODIFICATIONS ET AMÉLIORATIONS APPORTÉES AUX DISPOSITIFS UTILES À LA NAVIGATION.

Active, passe. ..	Réparations de l'abri à chaloupes	"	L. Cullison...	303 47
Ballenas, île....	Construction de cales pour embarcations et d'un guindeau.	"	L. Cullison.............	191 76
Brockton, pointe	Réparations du débarcadère....	"	J. T. Bruce	86 60
Discovery, île....	" "	"	J. T. Bruce	129 54
First Narrows ..	Déplacement d'une bouée à gaz et établissement au pied de la balise d'une cloche de brume actionnée par une machine....	"	J. T. Bruce	1,281 35
Lennard, île....	Réparat. de la maison d'habitat.	"	J. F. Davidson.........	552 54
Prospect, pointe.	Réparations du phare..........	" ...	J. T. Bruce.	182 25
Pine, île........	Travaux sur le chemin de service	"	A. B. Gurney..........	60 00
Regatta, rocher..	Reconstruction d'une balise en bois non éclairée, surmontée d'un ballon en lattes, détruite par les temp. de l'hiver dern..	" ...	Crew C. G. S. 'Quadra'	75 67
Saturne, île......	Réparat. à la maison d'habitat..	"	L. Cullison.............	198 24
Trial, île........	Réparations du phare.........	"	L. Cullison....	210 15
Chemin de serv.. de la côte ouest	Voir rapport spécial....... ...	"	A. Barnes et J. Chesterman.................	28,374 41

APPENDICE N° 2.

RAPPORT ANNUEL DU COMMISSAIRE DES PHARES.

Au Sous-Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le huitième rapport annuel du service des phares. Parmi les principaux travaux qui ont été exécutés je citerai: l'installation d'appareils dioptriques modernes dans un certain nombre des phares les plus importants de la côte, en remplacement de l'ancien système d'éclairage; l'amélioration des feux côtiers secondaires par l'emploi de becs à incandescence par la vapeur de pétrole; le développement du système de balisage dans toutes les provinces du Canada et l'entretien des phares et autres dispositifs utiles à la navigation sur toute l'étendue du Canada ainsi que l'installation d'appareils nouveaux qui s'imposaient aux nouvelles stations.

Les bouées et balises à gaz continuent à donner satisfaction et durant l'hiver dernier, ces appareils n'ont cessé de fonctionner que sur une fort petite proportion, cela tient à ce que le ministère se renseigne mieux de jour en jour sur l'éclairage des côtes d'où la possibilité du choix de meilleurs ancrages et une plus grande habileté à se servir des appareils de balisage. En ce qui concerne les bouées à gaz, on n'a eu à enregistrer que deux pertes de ces appareils, savoir: la bouée à gaz type n° 11, n° 575 de la série, qui fut jetée à la côte près de Centreville, N.-E., et qui a été totalement perdue; et la bouée à gaz type n° 9½, n° 711 de la série, qui disparut de son mouillage de Kyuquot, C.-A., et n'a pas été retrouvée. Par contre, une bouée n° 11 que l'on avait dit avoir été emportée de son mouillage de la pointe sud-ouest, Cap-Sable, l'année dernière, a été retrouvée et réparée. Enfin le vapeur de l'Etat *Simcoe* a retrouvé et recueilli une bouée à gaz perdue dans la baie Georgienne depuis 1906.

Les cloches sous-marines ont donné des résultats excellents et on les a constamment employées par temps brumeux, depuis leur installation il y a quatre ans. Quatre stations côtières munies de cloches actionnées à l'électricité, savoir celles de Negro-Head, Yarmouth, Chebuctou-Head et Louisbourg ont été complètement inspectées et leurs appareils mis en état au cours de l'été dernier. On en a agi de même avec les cloches du bateau-feu mouillé sur la côte d'Anticosti, à Lurcher, à l'Ile-Blanche, l'Ile-Rouge et à Prince-Shoal. La cloche sous-marine ajoutée à la bouée pour des expériences au large de Sambro promet de rendre de bons services et l'on a pris des dispositions pour acheter deux autres bouées de ce type que l'on mouillera l'une à la Pointe-de-la Renommée, l'autre sur la côte de l'Atlantique. D'après les résultats obtenus avec les bouées à cloches, il semble que ce type de bouées doive rendre d'excellents services au point même de motiver la multiplication de son emploi.

Le gouvernement du Canada a établi un bateau-feu sur le haut-fond sud-est du lac Erié, pour remplacer le bateau-feu américain qui existait naguère à cet endroit. Le bateau-feu canadien est pourvu de feux spéciaux de signaux de brume aériens et d'une cloche sous-marine. Dans la partie inférieure de la rivière Détroit, le service des phares s'est considérablement développé au cours du dernier exercice, des dispositifs canadiens utiles à la navigation ayant remplacé ceux que le gouvernement américain entretenait dans les eaux canadiennes. C'est ainsi que dans la région susdite, on a mouillé 16 nouvelles bouées à gaz, 25 bouées lumineuses secondaires et 20 bouées espars non éclairées. De plus, on a établi 10 feux d'alignement, deux par deux, à la pointe Elliot, à Amhersburg, Fort-Malden, Texas-Dock-est et Texas-Dock-ouest. Ces

feux d'alignement étaient naguère entretenus par le service des phares des Etats-Unis.

Au cours de l'exercice sous-revue on a augmenté d'une façon sensible les appointements des gardiens de phare, cette augmentation atteignant environ 30 pour 100 de l'ancien traitement. Tous les gardiens de phares du pays en ont profité. Par le passé, on éprouvait de grandes difficultés à s'assurer les services de gardiens de phares, étant donnés les appointements qu'on leur offrait, mais grâce à l'augmentation susdite, la difficulté de se procurer le personnel voulu a disparu et même les employés ont manifesté leur satisfaction au sujet de la mesure généreuse prise à leur égard.

L'agence de la Nouvelle-Ecosse a employé les navires *Lady Laurier* et *Aberdeen* pour le service des phares et des bouées. Les bouées sur la côte de la baie de Fundy depuis le cap Sable vers l'intérieur, c'est-à-dire sur une partie de la côte de la Nouvelle-Ecosse, relèvent de l'agence du Nouveau-Brunswick, parce qu'elles se trouvent plus près de Saint-Jean que d'Halifax.

L'agence du Nouveau-Brunswick a beaucoup profité des services du navire de l'Etat *Stanley* qui a été affecté au service des bouées de cette agence, laquelle a pu donner une plus grande attention au mouillage des bouées, à leur inspection et à leur entretien.

Dans les limites assignées à l'agence de l'Ile-du-Prince-Edouard, le navire de l'Etat *Brant* sert à ravitailler les phares, mais il n'est pas assez grand pour pouvoir être employé au mouillage et au retrait des grosses bouées. En conséquence au printemps et à l'automne ces bouées sont confiées à l'un des vapeurs d'une agence de la Nouvelle-Ecosse.

Dans les eaux relevant de l'agence de Québec, on se sert principalement du vapeur de l'Etat *Druid* pour le balisage et le ravitaillement des phares situés entre le Platon et la Pointe-de-la-Renommée. Pour délivrer les approvisionnements aux phares des points du golfe les plus éloignés, on emploie le vapeur de l'Etat *Montcalm.*

Dans les eaux relevant de l'agence de Montréal, on emploie le vapeur de l'Etat *Shamrock* pour le mouillage et le retrait des bouées et aussi pour l'inspection des phares, mais ce navire ne répond pas comme il le faudrait aux besoins du service. Aussi, le nouveau vapeur qui a été commandé pour cette agence améliorera-t-il sensiblement cet état de choses.

Le dépôt des fournitures de phares à Prescott continue à être d'une grande utilité et on ne saurait s'en passer. On s'occupe dans ce dépôt du service des bouées que l'on mouille entre Montréal et la baie de Quinté. Ce dépôt est aussi le point de distribution des appareils dont on se sert dans tous le Canada et l'on y manufacture des dispositifs de phares d'une nature spéciale. De temps à autre on fait au dépôt de Prescott des expériences photométriques, des essais, etc., afin de déterminer les qualités des nouveaux appareils ou pour établir une comparaison entre les divers types. De cette façon on a obtenu beaucoup de renseignements utiles que l'on n'aurait pu se procurer ailleurs.

A l'agence de Parry-Sound, le travail consiste particulièrement à entretenir les bouées, etc., dont on se sert dans la baie Georgienne. Le service de balisage relevant de cette agence est confié au vapeur de l'Etat *Simcoe* qui sert aussi aux inspections et au ravitaillement des phares entre Kingston et Fort-William. En automne le *Simcoe* recueille les gardiens des phares établis sur les îlots rocheux du lac Supérieur et au printemps il les ramène à leurs stations.

Dans les eaux relevant de l'agence de la Colombie-Anglaise, le service des phares et des bouées a été considérablement développé. Il est confié quant au ravitaillement, au mouillage et au retrait des bouées aux vapeurs de l'Etat *Quadra* et *Newington.* Mais on s'est aperçu que ces bâtiments ne conviennent pas absolument au service qu'on leur impose et c'est pourquoi de temps en temps on a été obligé de noliser des navires pour remplacer ou aider les deux navires de l'Etat susdits. Aussi espère-t-on amélio-

rer cet état de choses dès que sera achevé la construction d'un vapeur pour lequel on a voté des crédits et dès aussi que sera établi le dépôt de bouées que l'on construit à Prince-Rupert. En effet, jusqu'ici il a été presque impossible, avec les ressources dont on disposait, de maintenir un bon service de phares et de bouées sur les côtes de la Colombie-Anglaise.

Veuillez trouver ci-inclus les documents suivants:

Document n° 1.—Relevé par provinces indiquant les nouveaux dispositifs utiles à la navigation établis dans tout le Canada et les améliorations effectuées au cours de l'exercice 1910-1911 sur les dispositifs de même nature déjà existants.

Document n° 2.—Relevé par provinces indiquant le nombre de stations de phares de divers ordres de bateaux-feux, grands et petits, de gardiens de phares, de stations de signaux de brume, de bouées de signaux et de cloches sous-marines.

Document n° 3.—Relevé donnant la liste complète des stations où les bouées à gaz ont fonctionné dans tout le Canada durant l'exercice 1910-1911.

En terminant, je désire exprimer toute ma satisfaction à l'endroit de l'excellent travail qu'a fourni le personnel de mon bureau, chacun s'étant efforcé de remplir ses devoirs le mieux possible. Sans la coopération zélée de tous les employés de mon service, il eut en effet été impossible d'expédier la somme de travail qui nous incombe et dont les proportions augmentent sans cesse.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. G. MACPHAIL, B. A., B. Sc., A. M., Can. Soc. C. E.
Commissaire des phares.

Bureau du Commissaire des phares,
Ministère de la Marine et des Pêcheries,
1er avril 1911.

(Document n° 1)

RELEVE PAR PROVINCES INDIQUANT LES NOUVEAUX DISPOSITIFS UTILES A LA NAVIGATION ETABLIS DANS TOUT LE CANADA ET LES AMELIORATIONS EFFECTUEES AU COURS DE L'EXERCICE 1910-11 SUR LES DISPOSITIFS DE MEME NATURE DEJA EXISTANTS.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nouveaux feux.

Glenwood, Rivière Saint-Jean.—On a établi un mât-feu sur le quai dit Belyea. Ce feu est blanc, et il comporte un fanal à lentille de 7me ordre.

Latitude, 45° 29′ 40″ N.
Longitude 66° 7′ 45″ O.

Améliorations.

Greys, Pointe, baie de Belle-Ile.—Une lanterne à lentille de 7me ordre remordre et le feu blanc et fixe.

Foin, île au, baie Miramichi.—On a amélioré le feu postérieur en remplaçant sa lentille en verre moulé par un appareil dioptrique du 6me ordre

Gull, anse, île Whitehead, Baie de Fundy.—On a remplacé par une tour le mât-feu dont on se servait à cet endroit. L'appareil d'éclairage est dioptrique, du 4me ordre et le feu blanc et fixe.

Latitude, 44° 37′ 50″ N.
Longitude, 66° 41′ 52″ O.

Foin, île au.—On a établi sur cette île un feu à lentille de 180° et du 6me ordre.

Pokesudie, Baie-des-Chaleurs.—On a remplacé le fanal à lentille du 7me ordre par un appareil dioptrique du 5me ordre.

Saint-Martin, Baie de Fundy.—On a supprimé le mât-feu temporaire que l'on entretenait à cet endroit et on a construit une tour de phare sur l'extrémité du prolongement du brise-lames de l'est. L'appareil est dioptrique du 6me ordre, et le feu rouge. Ce feu devrait être visible à une distance de 7 milles de quelque point qu'on s'en approche par eau.

Sapins, pointe aux.—Kouchibouguac, baie.—Etant donné l'établissement d'un phare à cet endroit, on a supprimé le fanal que l'on hissait à un mât. Le nouveau feu est blanc, fixe, et il comporte un appareil dioptrique du 6me ordre.

Tracadie sud.—On a augmenté l'intensité du feu à cet endroit en remplaçant l'appareil catoptrique qui s'y trouvait par un appareil dioptrique du 5me ordre.

Autres dispositifs utiles à la navigation.

Pompey, récif, île Deer.—On a construit une balise pour marquer l'entrée du mouillage nord-ouest en venant du sud en deçà de l'île Dinner. La base de cette balise est en béton. Elle a 11 pieds de hauteur, est octogonale, les pans de sa partie inférieure sont verticaux et ceux de sa partie supérieure inclinés. La partie en béton de la bouée est supportée par un pyramide en acier ajouré, peinte en rouge, de 13 pieds de hauteur.

Latitude 44° 58′ 47″ N.
Longitude, 66° 56′ 40″ O.

Saint-André, port, Baie de Fundy.—On a mouillé les bouées décrites ci-après pour indiquer le chenal dragué qui traverse la barre de l'entrée ouest du port de Saint-André.

Bouée conique en acier peinte en rouge, mouillée par des fonds de 3 brasses sur le côté sud de l'entrée ouest du chenal dragué.

Latitude, 45° 4′ 15″ N.
Longitude, 67° 4′ 36″ O.

2. Bouée-espars rouge mouillée par des fonds de 9 pieds sur le côté sud du chenal dragué.

Latitude 45° 4′ 15″ N.
Longitude, 67° 3′ 55″ O.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Améliorations.

Big Fish, île, rivière Tusket.—On a remplacé par un feu blanc à occulation; dont suivent les caractères, les deux feux blancs catoptriques et fixes que l'on entretenait à cet endroit:

Visible	11	secondes.
Eclipse.	3	"
Visible.	3	"
Eclipse.	3	"
Toutes les.	20	secondes.

Le nouveau feu est dioptrique et de 4me ordre.

Cap-Nord, Cap-Breton, île.—On a établi à cet endroit un feu du 3me ordre à un éclat visible toutes les 5 secondes. L'éclairage est fourni par la vapeur de pétrole, brûlée à l'aide d'un manchon à incandescence.

Cap Sharp.—Le feu rouge, fixe qui se trouvait à cet endroit a été remplacé par un feu blanc à occultations, visible pendant 7 secondes et éclipsé pendant 3 secondes alternativement. L'appareil du feu est dioptrique de 4me ordre et l'éclairage est fourni par la vapeur de pétrole et un brûleur à incandescence.

Port Lorne, baie de Fundy.—On a amélioré le feu supérieur en le remplaçant par un appareil dioptrique de 5ème ordre. L'ancien feu était catoptrique.

Autres dispositifs utiles à la navigation.

Bull Rock, au large de la pointe Charles.—On a mouillé une bouée à cloches par un fond de 12 brasses à trois encâblures et demie au S. 8° E. de Bull-Rock, au large de Pleasant Harbour.

Latitude 44°, 44′ 00″ N.
Longitude 62°, 41″ 10″, O.

Cette bouée porte des bandes horizontales peintes en rouge et noir et l'inscription "Bull-Rock" peinte en blanc à sa partie supérieure.

Bull-Rock.—Au large du cap Mocodome, aux abords du port aux Pêcheurs.—Au large du cap Mocodome, au sud de la Nouvelle-Ecosse, on a établi une bouée à cloche à 2½ encâblures au sud 22 E. de Bull-Rock.

Latitude 45° 5′ 15″ N.
Longitude 62° 38′ 23″.

Cette bouée qui a été mouillée par des fonds de 7 brasses est peinte en noir et porte les mots "Bull Rock" en blanc à sa partie supérieure.

Caveau, haut-fond, entrée du port de Chéticamp.—Bouée à cloche peinte en noir avec à sa partie supérieure les mots "Caveau Shoal" peints en blanc.

Latitude 46° 39′ 30″ N.
Longitude 61° 00′ 38″ O.

Island Harbour, côte sud.—Bouée-espars, peinte en noir, établie pour marquer l'extrémité du haut-fond qui s'étend dans le nord à partir de l'extrémité nord-ouest de Island-Harbour. Cette bouée est mouillée par un fond de 6 brasses.

Latitude 45° 8′ 40″ N.
Longitude, 61° 36′ 45″ O.

Liscom, haut-fond, côte sud.—Une bouée à cloche a été mouillée en face de l'extrémité est de ce haut-fond. Elle est peinte en noir et marquée en blanc "Liscomb shoal".

Latitude 44° 58′ 42″ N.
Longitude 61° 57′ 44″.

Neil, port, côte est, Ile du Cap-Breton.—Cornet de brume à main au phare.

Port-Mouton, côte sud.—Comme on a dragué un nouveau chenal sur ce point, on y a mouillé 7 bouées-espars (3 bouées à espars rouges sur le côté nord et 4 bouées à espars noirs sur le côté sud). Les trois bouées à espars qui servaient à marquer le coude de l'ancien chenal de ces parages ont été enlevées et employées à marquer le nouveau chenal. La bouée à espar rouge la plus à l'est est mouillée à l'extrémité est du chenal à ⅛ de mille S. 40° O. de la Pointe-Belle.

Latitude, 43° 34′ 55″ N.
Longitude, 64° 50′ 9″ O.

La bouée à espar noir la plus à l'est est mouillée en face de la bouée à espar rouge la plus à l'est. La seconde bouée à espar rouge est mouillée à 800 pieds de la bouée à espar rouge la plus à l'est et la seconde bouée à espar noir est mouillée en face de la seconde bouée à espar rouge. La troisième bouée à espar rouge est mouillée à 1,550 pieds de la bouée à espar rouge la plus à l'est, et la troisième bouée à espar noir est mouillée en face de la troisième bouée à espar rouge. Quant à la quatrième bouée à espar noir (la plus à l'ouest) elle est mouillée sur le côté sud du bassin à 200 pieds de la tête du quai Neville.

Sainte-Anne, pointe, entrée du port de Pubnico.—Bouée à cloche.

Latitude 43° 34′ 55″ N.
Longitude, 65° 48′ 12″ O.

Sainte-Marie, baie, à la hauteur du Grand-Passage.—En face de l'entrée sud de ce passage on a établi une bouée automatique à sifflet peinte par bandes verticales noires et blanches et marquée en blanc " Grand-Passage."

Latitude 44° 14′ 28″ N.
Longitude, 66° 20′ 23″ O.

Torbay.—On a mouillé en face de l'entrée de Torbay une bouée automatique à sifflet peinte par bandes verticales rouges et noires.

Latitude, 45° 10′ 53″ N.
Longitude, 61° 17′ 45″ O.

Sud-ouest, haut-fond du—rivière Tusket.—A une encâblure sud 17° O. de l'accore sud de ce haut-fond, en face de l'estuaire de la rivière Tusket on a mouillé une bouée plate en acier par des fonds de 7 brasses, peinte par bandes horizontales rouges et noires et marquée en blanc à sa partie supérieure " Southwest Shoal ".

Latitude, 43° 38′ 55″ N.
Longitude, 65° 56′ 25″ O.

(2) A l'extrémité nord du haut-fond de l'île Tucker, rivière Tusket, on a mouillé par des fonds de 4½ brasses une bouée plate en acier peinte en rouge.

Latitude 43° 43′ 15″ N.
Longitude, 65° 57′ 7″ O.

Suppression.

Liscomb, haut-fond, côte sud.—On a retiré la bouée plate noire en fer.

Fort-Lorne, baie de Fundy.—Suppression du feu inférieur.

Bouées à gaz.

Léopard, haut-fond, port d'Halifax.—On a remplacé la bouée plate noire qui marquait jusqu'ici ce haut-fond par une bouée automatique à gaz à occultations de lumière blanche. Cette bouée est peinte en noire et marquée en blanc du nom du haut-fond.

Latitude 44° 38′ 20″ N.
Longitude, 63° 34′ 2″ O.

Cloches sous-marines.

On a modifié le caractère du signal de la cloche sous-marine établie à l'est de Harbour-Shoal, en face de l'entrée du port de Louisbourg. Cette cloche qui frappait deux coups en frappe maintenant quatre qui se suivent rapidement, et se répètent environ cinq fois par minute.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Nouveaux feux.

Charlottetown.—On a établi un feu rouge fixe à lanterne à l'angle sud-ouest de l'entrepôt le plus au large situé sur le quai du département de la Marine.

Rustico-nord.—Comme on a modifié le tracé du chenal qui traverse la barre à cet endroit on a établi de nouveaux feux d'alignement blancs et fixes en hissant des lanternes au sommet des mâts.

Autres dispositifs.

Entrée du port de Cascumpeque.—A l'entrée de ce port, on a mouillé une bouée à cloche en face de la barre extérieure.

Latitude 46° 48′ 32″ N.
Longitude 63° 59′ 14″ O.

Cette bouée est peinte en noir.

Pointe-Est, côte nord-est.—Pour marquer le récif qui se trouve au large de cette pointe, on a mouillé une bouée automatique à sifflet.

Latitude 46 ° 27′ 45″ N.
Longitude 61° 56′ 15″ O.

Cette bouée est peinte en rouge et marquée en blanc " East Point Reef ".

Summerside port, baie Bédèque.—Les trois bouées-espars que l'on entretenait pour marquer l'accore nord du haut-fond de l'île ont été remplacées par une bouée conique rouge en acier, mouillée au même endroit.

QUÉBEC.

Nouveaux feux.

Bonaventure, rivière.—A l'extrémité du large du quai on a établi un mât-feu de 20 pieds de hauteur pour hisser un fanal à lentille. Le feu est rouge et fixe.

Latitude 48° 2′ 20″ N.
Longitude 65° 28′ 56″ O.

Godbout, fleuve Saint-Laurent (antérieur).—Feu rouge fixe émis par un fanal à lentille du 7me ordre hissé à un mât-feu. *(Postérieur).*—Feu rouge fixe émis par un fanal à lentille du 7me ordre hissé à un mât-feu.

Cap-Est, rivière Saguenay.—Feu blanc fixe, émis par un appareil dioptrique de 6me ordre.

Saint-Omer, Baie-des-Chaleurs.—A l'extrémité du large du quai, on a construit un phare.

Latitude, 48° 6′ 24″ N.
Longitude, 66° 11′ 45″ O.

Le feu est rouge et fixe. L'appareil d'éclairage est dioptrique et de 6me ordre.

Grande-Entrée, Port de la—Iles-de-la-Madeleine.—Afin de guider les bâtiments qui suivent le chenal d'entrée, on a établi un feu additionnel sur le haut-fond à l'intérieur du port à 782 pieds N. 62° 45′ E. du feu antérieur existant. Ce nouveau feu qui est devenu le feu antérieur de l'alignement est rouge et fixe et il est émis par un fanal à lentille du 7me ordre hissé à un mât-feu de 30 pieds de hauteur.

Grand-Pabos, quai de.—Feu rouge fixe émis par un fanal à lentille de 7me ordre hissé à un mât-feu.

Mai, îlot de—golfe du Saint-Laurent.—Feu blanc fixe émis par un appareil dioptrique du 7me ordre.

Moisie, rivière, golfe du Saint-Laurent (antérieur).—Feu rouge fixe émis par un fanal à lentille hissé à un mât-feu *(postérieur).*—Feu rouge fixe émis par un fanal à lentille hissé à un mât-feu.

A chacun de ces mâts-feux on a hissé un voyant en lattis blancs ayant la forme d'un losange.

Améliorations.

Bonaventure, pointe, Baie-des-Chaleurs.—Le feu fixe blanc qui se trouvait à cet endroit a été remplacé par un feu blanc à occultations, visible pendant 15 secondes et éclipsé pendant 5 secondes alternativement. L'appareil d'éclairage est dioptrique et du 5ème ordre.

Ile-aux-Grues, fleuve Saint-Laurent.—Le feu blanc à occultations qui se trouvait à cet endroit a été remplacé par un feu blanc fixe. Cependant, l'appareil d'éclairage demeurera comme par le passé de caractère dioptique du 4me ordre, mais l'intensité du feu sera renforcée par des réflecteurs dans la direction de l'alignement, qui suit le courant du fleuve. L'éclairage est fourni par la vapeur de pétrole avec brûleur à incandescence.

Maquereau, pointe.—Une lampe à vapeur de pétrole remplace la lampe double dont on se servait naguère à cet endroit.

Autres dispositifs.

Beauport, fleuve Saint-Laurent.—Afin de marquer le petit chenal qui conduit au quai du gouvernement à Beauport, on a établi trois bouées-espars noires. Ces bouées sont mouillées par des fonds d'environ 8 pieds à eau basse et elles servent à guider les goélettes et les allèges qui se rendent au quai ou le quittent. Les angles suivants relevés au sextant déterminent la position de la première bouée.

Eglise de Beauport 00° 00′ 00″
Eglise de Sainte-Pétronille, 56° 25′ 00″
Eglise de Saint-Joseph-de-Lévis, 47° 40′ 00″.

Les angles suivants relevés au sextant déterminent la position de la deuxième bouée:

Eglise de Beauport, 00° 00′ 00″.
Eglise Saint-Pétronille, 53o 44′ 00″.
Eglise Saint-Joseph de Lévis, 46° 42′ 00″.

Les angles suivants relevés au sextant déterminent la position de la troisième bouée:

Eglise de Beauport, 00° 00′ 00″.
Eglise de Sainte-Pétronille, 52° 45′ 00″.
Eglise de Saint-Joseph-de-Lévis, 46° 25′ 00″.

Harrington, port, golfe Saint-Laurent.—Par des fonds de 5 brasses on a mouillé à cet endroit une bouée plate noire en fer.

Latitude 50° 29′ 43″ N.
Longitude 59° 27′ 21″ O.

(2). Par des fonds de 4½ brasses on a mouillé une bouée conique rouge en fer.

Latitude 50° 29′ 44″ N.
Longitude, 59° 26′ 56″ O.

Pointe-Noire, rivière Saguenay, embouchure.—Cornet de brume à main.

Suppression.

Beaujeu, banc de.—Bouée conique rouge n° 72-B.

Varde, pointe, rivière Restigouche.—On a supprimé le bateau-feu que l'on entretenait à cet endroit.

Allouettes, battures *aux.*—Bouée conique rouge.

Bouées à gaz.

Ile-aux-Oies, fleuve Saint-Laurent, station n° 66—B.—Une bouée à gaz peinte en rouge avec feux blancs à occultations a été mouillée par des fonds de 5 brasses au sud du récif de l'Ile-aux-Oies.

Latitude 47° 9′ 4″ N.
Longitude 70° 24′ 52″ O.

Matane, fleuve Saint-Laurent.—On a remplacé par une bouée automatique à gaz et à cloche, la bouée à cloche qui était mouillée sur l'accore du large du haut-fond qui existe en face de l'embouchure de la rivière Matane. La nouvelle bouée est peinte en noir et le feu qu'elle émet est blanc et automatiquement occulté à de brefs intervalles.

L'acétylène est le gaz employé dans cette bouée.

Batture-aux-Allouettes, fleuve Saint-Laurent, station n° 96—B.—A l'extrémité sud-est de la Batture-aux-Allouettes, on a mouillé une bouée à gaz, peinte en rouge, à feux blancs occultants.

Latitude 48° 3′ 40″ N.
Longitude 69° 38′ 25″ O.

Barre Sainte-Croix, fleuve Saint-Laurent, station n° 36—Q.—A l'extrémité ouest du chenal dragué de la Barre Sainte-Croix, on a mouillé une bouée à gaz peinte en rouge à feux blancs occultants.

Latitude 46° 38′ 45″ N.
Longitude 71° 44′ 46″ O.

Saint-Thomas, station n° 78½—B.—Bouée lumineuse à gaz.

DIVISION DE MONTRÉAL

Nouveaux feux.

Grenville rivière Ottawa.—Bouée lumineuse. Cette bouée consiste en une plate-forme carrée peinte en noir et surmontée d'un mât qui porte une lanterne à lentille moulée d'où émane un feu blanc fixe.

Pointe-du-Lac, feu antérieur.—On a construit un nouveau phare à cet endroit. Son appareil est diotrique et du 5me ordre, et le feu blanc et fixe. L'éclairage est fourni par de l'acétylène.

Magog, quai de.—On a établi un feu rouge fixe sur un support fixé au mur du hangar à marchandises. L'appareil comporte un fanal à lentille moulée.

Batture de la Traverse Saint-Antoine, feu antérieur.—En aval de la Petite-Ile, sur la rive ouest de la rivière on a établi un feu blanc fixe émanant d'un fanal à lentille moulée.

Batture de la Traverse Saint-Antoine, feu postérieur.—A 109 piedss N. 20° 5″ E. du feu antérieur, on a établi un feu blanc fixe émanant d'une lentille moulée.

Cardinal, traverse, feu antérieur.—Sur la rive est de la rivière, en face de l'extrémité d'amont de l'île Deschaillons, on a établi un feu blanc fixe émanant d'un appareil à lentille moulée.

Cardinal, traverse, feu postérieur.—A 188 pieds N. 39° 30′ E. du feu antérieure, trémité d'amont de l'île Deschaillons, on a établi un feu blanc fixe émanant d'un appareil à lentille moulée.

Hébert, pointe.—Sur la rive est de la rivière on a établi un feu fixe blanc qui émane d'un fanal à lentille moulée.

Saint-Marc, pointe.—Sur la rive ouest de la rivière on a établi un feu blanc fixe émanant d'un fanal à lentille moulée.

Laperle, traverse, feu antérieur.—Sur la rive est de la rivière à environ ¾ de mille en amont de l'écluse de Saint-Ours, on a établi un feu fixe blanc émis par un fanal à lentille moulée.

Laperle, traverse, feu postérieur.—A 228 pieds S. 4° 25′ E. du feu antérieur on a établi un feu blanc fixe émis par un fanal à lentille moulée.

Marcotte, traverse, feu antérieur.—Sur la rive ouest de la rivière à environ ¾ de mille de l'église Saint-Antoine, on a établi un feu blanc fixe émis par un fanal à lentille moulée.

Marcotte, traverse, feu postérieur.—A 177 pieds S. 62° 15′ O. du feu antérieur, on a établi un feu fixe blanc émis par un fanal à lentille moulée.

Petite-Ile, route de la—feu antérieur.—Sur la rive est de la rivière en amont de la Petite-Ile, on a établi un feu fixe blanc émis par un fanal à l'entille moulée.

Petite-Ile, route de la—feu postérieur.—A 397 pieds S. 38° 30′ O. du feu antérieur. on a établi un feu blanc fixe émis par un fanal à lentille moulée.

Saint-Antoine, église, Pointe-Traverse, feu antérieur.—Sur la rive ouest de la rivière, près de l'église Saint-Antoine, on a établi un feu rouge fixe émis par un fanal à lentille moulée.

Saint-Antoine, église, Pointe-Traverse, feu postérieur.—A 131 N. 51° 28′ O. du feu antérieur, on a établi un feu rouge fixe émis par une lanterne à lentille moulée.

Saint Charles, pointe.—Sur la rive est de la rivière, on a établi un feu blanc fixe émis par un fanal à lentille moulée.

Saint-Onge, traverse, feu antérieur.—Sur la rive ouest de la rivière à environ un demi-mille, en aval de l'extémité nord de l'île Deschaillons, on a établi un feu blanc fixe émis par un fanal à lentille moulée.

Saint-Ours, écluses de la traverse, feu postérieur.—A 165 pieds N. 37° 45′ E. du feu antérieur, on a établi un feu blanc fixe émis par un fanal à lentille moulée.

Saint-Ours, écluse de la traverse, feu antérieur.—Sur la rive est de la rivière, en face du quai d'amont des écluses de Saint-Ours, on a établi un feu blanc fixe émis par un fanal à lentille moulée.

Saint-Ours, écluse de la traverse, feu postérieur—A 165 pieds N. 20° 5′ E. du feu antérieur, on a établi un feu blanc fixe émis par un fanal à lentille moulée.

Saint-Ours, écluse de la traverse, feu postérieur.—Sur la rive ouest de la rivière, en aval de la Petite-Ile on a établi un feu blanc fixe émis par un fanal à lentille moulée.

Traverse de la Pointe-du-Moulin-à-vent--feu antérieur.—A 152 pieds N. 29° 50′ E. du feu antérieur on a établi un feu blanc fixe émis par un fanal à lentille moulée.

Améliorations.

Pointe-à-Cadieux.—On a remplacé l'appareil d'éclairage catoptrique qui existait à cet endroit par un appareil de 6me ordre à lentille de 240°.

Autres dispositifs.

Boucherville, chenal, fleuve Saint-Laurent.—A la partie sud de ce chenal, c'est-à-dire à sa partie d'amont, on a mouillé les bouées suivantes:—

1. Bouée rouge conique un demi-mille en aval de l'île Charron.

Latitude, 45° 35′ 47″ N.
Longitude, 73° 27′ 56″ O.

2. Bouée plate en fer, $\frac{1}{8}$ de mille en amont de l'extrémité nord-ouest de l'île Charron.

Latitude, 45° 35′ 15″ N.
Longitude, 73° 28′ 26″ O.

3. Une bouée noire, plate, en fer, $\frac{1}{3}$ de mille en aval des îles Vertes sur l'accore ouest du haut-fond de 8 pieds.

Latitude, 45° 34′ 44″ N.
Longitude, 73° 28′ 54″ O.

4. Une bouée-tonne peinte en noir et blanc, ¼ de mille en aval des îles Vertes.

Latitude, 45° 34′ 34″ N.
Longitude, 73° 29′ 25″ O.

5. Une bouée-tonne peinte en blanc et noir, ⅛ de mille en aval des îles Vertes.

Latitude, 45° 34′ 34″ N.
Longitude, 73° 29′ 14″ O.

6. Une bouée-tonne peinte en blanc et noir, ⅛ de mille en amont de l'île Charron.

Latitude, 45° 34′ 34″ N.
Longitude, 73° 29′ 25″ O.

Cap-Lévrard, chenal, fleuve Saint-Laurent.—On a effectué les modifications suivantes dans le balisage de ce chenal:—

Une bouée noire plate, 103-Q a été mouillée à 103 pieds S. 20° E. de sa position primitive.

Une bouée conique en fer peinte en rouge numérotée 104-Q a été mouillée en face de la bouée plate noire n° 103-Q.

Latitude, 46° 33′ 7″ N.
Longitude, 72° 9′ 10″ O.

Une bouée conique en fer, peinte en rouge, numérotée 108-Q a été mouillée en face de la bouée à gaz noire n° 105-Q.

Latitude, 46° 32′ 33″ N.
Longitude, 72° 10′ 00″ O.

Une bouée-espar rouge numérotée 108-Q a été mouillée en face de la bouée-espar noire, n° 107-Q.

Latitude, 46° 32′ 17″ N.
Longitude, 72° 10′ 23″ O.

Ile-aux-Tourtes, Lac des Deux-Montagnes, rivière Ottawa.—Sur le côté nord du chenal des vapeurs, on a mouillé une bouée espars rouge pour marquer un petit haut-fond au-dessus duquel il n'y a que 5 pieds d'eau à eau basse et qui se trouve au nord-ouest de l'Ile-aux-Tourtes à environ 1¾ mille en amont de Sainte-Anne de Bellevue.

Bouées à gaz.

Cap-à-la-Roche, n° 92-Q.—A cet endroit on a mouillé une bouée lumineuse à gaz peinte en rouge. Son feu est blanc et à occultations.

Pointe-aux-Trembles.—On a remplacé la bouée plate noire portant le numéro 157-M par une bouée à gaz peinte en noir. Le feu de cette bouée est blanc et à occultations et son éclairage fourni par de l'acétylène.

Latitude, 45° 37′ 58″ N.
Longitude, 73° 29′ 11″ O.

Suppressions.

Pointe-du-Lac.—On a supprimé le bateau-feu temporaire que l'on entretenait au coude de la voie d'eau à cet endroit.

Cap-à-la-Roche, n° 92—Q.—Bouée conique rouge.

Fleuve Saint-Laurent, chenal entre Québec et Montréal.—Bouée conique rouge n° 78—Q.

ONTARIO.

Nouveaux feux.

Cobourg, lac Ontario.—A l'extrémité du large de la jetée prolongée, on a établi une balise lumineuse à gaz. Feu blanc à intervalles rapprochés. Eclairage à l'acétylène.

Latitude 43° 56′ 57″ N.
Longitude 78° 8′ 58″ O.

Onderdonk, pointe, Baie-de-Quinté.—On a construit un phare à cet endroit.

Latitude 44° 4′ 39″ N.
Longitude 77° 32′ 25″ O.

L'appareil lumineux est dioptrique du 7me ordre et le feu blanc et fixe.

Sœurs, rocher aux—chenal Wabuno, approches de Parry-Sound.—A l'extrémité sud de cette roche, on a établi une balise lumineuse. Le feu est blanc et fixe et il émane d'un fanal à lentille.

Latitude 45° 14′ 19″ N.
Longitude 80° 13′ 10″ O.

Victoria, port, baie Georgienne.—Feux d'alignement.

Antérieur. Phare situé sur la pointe Bergie.—Feu fixe rouge, éclairage par appareil dioptrique du 5me ordre.

Latitude, 44° 45′ 20″ N.
Longitude, 79° 47′ 00″ O.

Postérieur, phare situé sur la colline en arrière du village.—Feu rouge fixe, éclairage par appareil catoptrique.

Shaganash, île—lac Supérieur.—On a construit un phare sur l'extrémité ouest de l'île n° 10 qui n'est qu'un îlot situé à l'ouest de l'île Shaganash. Le feu à cet endroit est blanc et fixe et il émane d'un appareil dioptrique du 5me ordre.

Latitude 48° 26′ 10″ N.
Longitude, 88° 28′ 50″ O.

Ile n° 118—A Mille-Iles, fleuve Saint-Laurent.—On a établi un feu sur l'île qui se trouve à environ 500 pieds au sud de l'île Bridge.

Latitude 44° 27′ 58″ N.
Longitude, 75° 50′ 5″ O.

Ce feu est blanc et fixe et il est fourni par une lampe de Wigham d'une durée de 31 jours.

Haut-fond sud-est, passage Pelée, lac Erié.—Le bateau-feu de l'Association des voituriers par eau des lacs, entretenu à cet endroit jusqu'à présent, a été remplacé par un bateau en acier que le gouvernement du Canada entretient.

Deux feux blancs fixes émanant de fanaux à lentille du 7me ordre sont hissés au bout de la vergue du mât de misaine de ce bateau-feu, qui est pourvu d'un sifflet d'alarme à vapeur et d'une cloche sous-marine qui frappe trois coups chaque 14 secondes par temps brumeux ou gras. Le caractère de ce signal sonore est le suivant: trois coups à intervalles de 2 secondes suivis par un intervalle de 10 secondes.

Waubaushène, baie Georgienne.—Etablissement de feux d'alignement. Ce sont des feux rouges émanant de fanaux hissés à des mâts-feux. L'appareil d'éclairage de chacun de ces feux consiste en une ampoule à incandescence électrique de 32 bougies placée au foyer d'un réflecteur parabolique.

(1) L'un de ces alignements sera connu sous le nom d'alignement de la rivière Seven. Il est situé sur le côté est de la baie de l'Esturgeon à environ ½ de mille à l'ouest du village de Waubaushène. Le feu antérieur de cet alignement se trouve sur terre à ⅜ de mille S. 85° O. de l'église catholique romaine.

Latitude, 44° 45′ 20″ N.
Longitude, 79°, 43′ 00″ O.

Le feu postérieur se trouve à 400 pieds S. 6′ 15″ du feu antérieur.

(2) Un second alignement qui sera connu sous le nom d'alignement de Waubaushène se trouve sur la batture au nord du chenal en face du village. Le feu antérieur de cet alignement est situé sur l'extrémité ouest d'un îlot à Waubaushène à ⅛ de mille N. 59° est de l'extrémité de la pointe nord du côté sud du chenal.

Latitude 44° 45′ 43″ N.
Longitude 79° 42′ 17″ O.

Le feu postérieur se trouve situé sur l'extrémité est de l'îlot à 500 pieds S. 84 E. du feu antérieur.

Améliorations.

Burlington, baie, lac Ontario.—On a amélioré le feu principal catoptrique qui se trouvait à cet endroit en le remplaçant par un appareil dioptrique de 4me ordre. L'éclairage à incandescence est fourni par de la vapeur de pétrole. Le feu est blanc et fixe.

Ile Géreaux, chenal nord.—Les feux dont on se servait à cet endroit et qui nécessitaient 5 grandes lampes avec réflecteurs ont été remplacés par un appareil à lentille de 4me ordre. L'éclairage à incandescence est fourni par la vapeur de pétrole.

McTavish, pointe, rivière Ottawa.—On a remplacoé par le feu d'un phare celui qui existait jusqu'ici à cet endroit et qui était fourni par un fanal hissé à un mât-feu. Le nouveau feu est blanc fixe et l'appareil qui le produit dioptrique du 7me ordre.

Rocher rouge, baie Georgienne.—On a remplacé par un feu blanc à occultations visibles pendant 8 secondes et éclipsé pendant 4 secondes alternativement les feux blancs fixes qui existaient à cet endroit. Le nouvel appareil d'éclairage est à incandescence par combustion à vapeur de pétrole.

Port Burwell, lac Ontario.—On a remplacé par un feu dioptrique du 4me ordre à éclairage incandescent par vapeur de pétrole le feu catoptrique qui existait à cet endroit et qui était fourni par trois brûleurs n° 1 avec réflecteurs.

Port Maitland, lac Erié.—On a remplacé par un feu dioptrique du 4me ordre, à éclairage incandescent par vapeur de pétrole le feu catoptrique que l'on employait naguère à cet endroit.

Kincardine, lac Huron.—On a remplacé par un feu blanc à éclats, d'un éclat vif toutes les 20 secondes, le feu catoptrique, rouge et blanc alternés qui existait sur ce point. Le nouvel appareil d'éclairage est dioptrique, du 4me ordre et à incandescence par la vapeur de pétrole.

Port-Arthur, lac Supérieur.—On a remplacé par un feu blanc à occultations visible pendant 5 secondes et éclipsé pendant 3 secondes alternativement le feu blanc

fixe qu'émettait le phare, situé sur l'extrémité sud du brise-lames nord. L'appareil d'éclairage est dioptrique, et du 4me ordre.

Port Stanley, lac Erié.—On a remplacé par un feu blanc à occultations rapprochées le feu rouge fixe qu'émettait la balise à acétylène établie à cet endroit.

Autres dispositifs.

Aultsville, fleuve Saint-Laurent.—On a mouillé les bouées suivantes pour marquer le chenal qui existe entre l'île Steens et la rive nord du fleuve Saint-Laurent dans le voisinage de Aultsville:—

1. Bouée-espar rouge par des fonds de 15 pieds sur le haut-fond du côté nord du chenal au nord de l'extrémité est de l'île Steens.
2. Bouée-espar noire par des fonds de 15 pieds à l'extrémité est du lit d'ajonc au nord de l'île Steens et à environ 200 pieds à l'ouest de son extrémité est.
3. Boué-espar rouge par des fonds de 13 pieds sur le côté nord du chenal à environ 50 pieds du rivage et 1,000 pieds à l'ouest du quai de Aultsville.
4. Bouée-espar rouge à l'entrée d'amont du chenal de Aultsville par des fonds de 17 pieds et à 400 pieds du rivage.

Howe, île, Mille-Iles, fleuve Saint-Laurent.—Une bouée-espar peinte par bandes horizontales rouges et noires a été mouillée au milieu du chenal de 13 pieds à $\frac{3}{8}$ de mille au large de la rive sud de l'île Howe.

Latitude, 44° 16′ 35″ N.
Longitude, 76° 12′ 11″ O.

Port-Arthur, lac Supérieur.—Au phare situé sur l'extrémité sud du brise-lames nord, on a établi une cloche de brume actionnée par une machine. Par temps gras ou brumeux cette cloche frappe un coup toutes les six secondes.

Tobermory.—Cornet de brume portatif.

Black-Bear, île Man.—Cornet de brume à main.

Cox, récif, Man.—Cornet de brume à main.

Georges, île, Man.—Cornet de brume à main.

Gull, port, Man.—Cornet de brume à main.

Bouées lumineuses à gaz.

Grass, île.—Station n° 87—F, n° 8½, bouée à gaz.

Jackass, haut-fond, fleuve Saint-Laurent.—Station n° 72—U, bouée à gaz peinte en rouge à feux blancs à occultations.

Niagara, rivière.—Bouée à gaz et à cloche.

Renshaw, île.—Station n° 83—F, bouée à gaz.

Suppressions.

Cobourg, lac Ontario.—Mât-feu blanc fixe sur la jetée est. Mât-feu fixe rouge au coude de la jetée ouest.

....*Jackass, haut-fond, fleuve Saint-Laurent; station N°72-U.*—Bouée-espar rouge.

COLOMBIE-ANGLAISE.

Nouveaux feux.

Friendly, anse, Nootka Sound.—Au sommet de l'île Saint-Michel qui est au milieu et la plus grande des îles du groupe de ce nom qui se trouve en face de l'anse susdite, on a établi un phare. L'appareil d'éclairage est dioptrique et du 4me ordre.

Latitude, 49° 35′ 27″.
Longitude, 126° 37′ 35″.

False, crique; baie des Anglais, Burrard, îlot.—A l'extrémité sud de la rue Nicolas, Vancouver, on a érigé un mât-feu muni d'une vergue transversale au sommet de laquelle on suspend deux fanaux.

Latitude, 49° 16′ 41″ N.
Longitude, 123° 8′ 28″ O.

Les fanaux susdits qui sont éclairés à l'électricité donnent chacun un feu rouge fixe.

Lardo.—Feu blanc fixe produit par un fanal à lentille du 7me ordre hissé à un mât.

Patey, rocher, îlot Saanich.—Balise lumineuse à feu blanc fixe.

Proctor, lac Koutenay, Bras ouest.—(1) On a muni d'un secteur rouge l'appareil du feu de cet endroit, ce qui fait que maintenant un feu blanc est visible dans la zone S. 47° O. et symétriquement du sud à l'est tandis que du reste de l'horizon c'est-à-dire dans cette partie qui comprend le bras ouest du lac Koutenay, on aperçoit un feu rouge.

(2) Afin de marquer l'entrée du bras ouest du lac Koutenay, on a établi des feux d'alignement à Proctor. Ces feux sont blancs et fixes, émis par des fanaux à lentilles moulées hissées à des mâts-feux.

Somass, rivière, île Vancouver.—Balise sur massif émettant un feu blanc fixe.

Triangle, île, côte de l'île Vancouver.—On a construit un fort au sommet de l'île du Triangle qui est la plus occidentale des îles Scott. Le feu est blanc et à éclat quadruple toutes les 10 secondes: Le caractère de ce feu est donné exactement comme suit:

Eclat..	·28	secondes.
Eclipse..	1·28	"
Eclat..	·28	"
Eclipse..	1·28	"
Eclat..	·28	"
Eclipse..	1·28	"
Eclat..	·28	"
Eclipse..	5·04	"

L'appareil dioptrique de ce phare est du 1er ordre et l'éclairage à incandescence y est fourni par la vapeur de pétrole.

Latitude 50° 51′ 48″ N.
Longitude, 129° 4′ 50″ O.

Améliorations.

Active, passage île Maine.—On a amélioré le feu de cet endroit en remplaçant son appareil catoprique du 6me ordre par un appareil dioptrique du 5me ordre. Le nouvel éclairage est à incadescence par combustion de vapeur de pétrole.

Portlock pointe, île Provost, chenal Trincomali.—On a remplacé par un appareil dioptrique du 5me ordre le fanal à lentille du 7me ordre que l'on employait à cet endroit. Le nouvel éclairage est à incandescence par vapeur de pétrole.

Prospect, pointe First Narrows, Burrard, îlot.—On a remplacé par un feu à occulations le feu blanc fixe qui existait à cet endroit. Le nouveau est visible pendant 6 secondes et éclipsé pendant 3 secondes alternativement. L'appareil d'éclairage que l'on emploie maintenant est dioptrique du 5me ordre et à incandescence par la vapeur de pétrole. Afin que ce nouveau feu ne soit pas trop brillant pour les navires qui se trouvent dans son voisinage immédiat, on a doté son optique d'un secteur rouge de 135° visible entre S. 60° E. et S. 75° O.

Georgina, pointe, île Maine, Passage Active.—On a remplacé par un feu blanc à occultations le feu blanc fixe de cet endroit. Le nouveau feu est visible pendant 5 secondes et éclipsé pendant 5 secondes alternativement.

Autres dispositifs.

Bamford, îles, Passage Malaca, Chatham-Sound.—A trois encâblures à l'est des îles Bamford sur la roche la plus au nord qui assèche à marée basse au large des récifs, on a établi une balise.

Latitude 54° 4′ 7″ N.
Longitude, 130° 17′ 51″ O.

Cette balise est en béton, sa base est quadragulaire et son sommet pyramidal.

Clarks, roche, chenal Horswell.—On a remplacé par une bouée plate en acier la bouée noire à plate-forme qui marquait jusqu'ici cette roche.

David, pointe, Lowe, inlet.—Balise non éclairée en lattis peints en blanc.

First Narrows, entrée ouest, Burrard-Inlet.—On a déplacé la balise lumineuse à gaz qui se trouvait sur la côte nord et on l'a établie à 300 pieds N. 39° O. de sa première position.

Sur la base en béton de cette balise on a installé une cloche de brume actionnée mécaniquement. Par temps gras ou brumeux cette cloche se fait entendre à intervalles rapprochés.

Poipoise, port, entrée, Chatham-Sound.—Bouée-espar peinte en rouge.

Second-Narrows, Burrard-Inlet.—Afin de marquer l'étendue du haut-fond qui se trouve à l'est et à l'ouest de la crique Seymour on a établi deux balises de 5 pilots chacune surmontées d'une tonne en latis peinte en blanc.

Second-Narrows, Burrard-Inlet.—Bouée plate en acier peinte en noir et surmontée d'une cage.

Stockholm, île, Clayoquot-Sound.—A l'extrémité est du chenal du village, sur une roche par des fonds de 5 pieds et qui assèche au large de l'île Stockholm, on a établi une balise en béton. Cette balise est cubique de couleur grise et s'élève à 5 pieds au-dessus du plan de haute mer. Sa partie en béton est surmontée d'un voyant en bois latissé en forme de ballon de 6 pieds de diamètre. L'ensemble de cette superstructure est peint en rouge et s'élève à dix pieds au-dessus du béton.

Tree, morne (Pointe-aux-Japonais) Chatham Sound.—Au large de l'extrémité ouest du haut-fond à l'ouest de ce point, côté sud de l'entrée de la baie Big on a établi une bouée plate en acier surmontée d'une tonne en latis, le tout peint en noir.

Victoria, port, île Vancouver.—Pour marquer un petit rocher isolé qui se trouve sur le côté ouest du chenal, on a mouillé une bouée espar peinte par bandes horizontales rouges et noires.

Rock, pointe île Vancouver, à environ ¾ de mille à l'ouest de la baie Rocky.—Balise conique en bois blanc non éclairée.

Latitude 50° 20′ 11″ N.
Longitude, 125° 29′ 57″ O.

Ripple, pointe, îles Vancouver.—Balise conique en bois, blanche et non éclairée.

Latitude, 50° 21′ 45″ N.
Longitude, 125° 34′ 36″ O.

Ile Thurlow ouest.—Balise conique en bois, peinte en blanc, non éclairée.

Latitude, 50° 22′ 23″N.
Longitude, 125° 45′ 28″ O.

Bouées et balises lumineuses à gaz.

Camp, île, Loma Sound.—A l'extrémité sud de cette île ont a établi une balise lumineuse à gaz.

Latitude, 52° 6′ 6″ N.
Longitude, 128° 8′ 43″ O.

Le feu de cette balise est à occultations automatiques, à intervalles rapprochés. L'éclairage est fourni par l'acétylène.

Grues, îlot aux, nouveau chenal, passage de la Reine Charlotte.—Balise lumineuse à gaz acétylène automatique à feux blancs à occultations.

Latitude, 50° 50′ 42″ N.
Longitude, 127° 31′ 25″ O.

Cortez, île, détroit de Georgie, Station n° 50.—Bouée lumineuse à gaz et à cloche automatique peinte en rouge. Feu blanc à occultations rapprochées. Gaz acétylène.

Helmicken, île, détroit de Johnstone.—A l'extrémité sud de cette île on a une balise lumineuse à gaz.

Latitude, 50° 23′ 51″ N.
Longitude, 125° 52′ 10″ O.

Ce feu est à occultations automatiques rapprochées et est produit par de l'acétylène.

Low, île, détroit Hecate, îles de la Reine-Charlotte.—Balise lumineuse automatique à gaz acétylène et à feux blancs à occultations.

Latitude, 52° 54′ 40″ N.
Longitude, 131° 30′ 50″ O.

Marie-Anne, pointe; Galiano, île, passage Active.—Balise lumineuse automatique à gaz acétylène à feux rouges à occultations.

Latitude, 48° 51′ 29″ N.
Longitude, 123° 18′ 45″ O.

(DOCUMENT N° 2)

Relevé par provinces du nombre des feux de divers ordres, des feux-flottants, des bateaux-feux, des gardiens de phares, des stations de signaux de brume, des bouées de signaux et des cloches de signaux sous-marines.

	Phares.	Feux de 1er ordre.	Feux de 2e ordre.	Feux de 3e ordre.	Feux de 4e ordre.	Feux de 5e ordre.	Feux de 6e ordre.	Feux de 7e ordre.	Fanaux à lentilles moulées.	Feux catoptriques.	Feux, ampoules électriques.	Total.	Bateaux-feux.	Feux flottants.	Gardiens de phares.	Stat. de signaux de brume seulement.	Diaphones.	Canons de brume et bombes.	Cornets et trompettes de brume.	Sifflets de brume.	Sirènes.	Cloches de brume.	Cornets de brume à main.	Cloches de brume à main.	Bouées à gaz.	Bouées à sifflet.	Bouées à cloche.	Cloches sous-marines
Nouveau-Brunswick	117	....	2	5	10	9	7	62	13	38	1	147	1	1	121	4	8	....	6	2	....	3	19	....	23	4	7	1
Nouvelle-Ecosse	241	4	4	7	10	17	29	64	20	113	5	273	2	....	260	2	15	1	2	6	....	5	46	....	30	17	41	4
Ile du Prince-Edouard	49	....	....	....	10	....	1	4	1	59	....	75	....	....	49	....	1	1	1	....	....	....	2	....	6	2	1	
Québec	139	5	7	14	12	7	7	37	8	84	....	181	5	....	151	2	22	6	1	3	1	....	16	2	37	2	1	4
Montréal	115	....	....	....	10	4	....	29	36	113	....	192	3	....	139	....	....	....	....	....	....	....	....	....	68	....	....	
Ontario	225	....	4	6	30	9	12	123	24	94	9	311	1	....	190	....	23	....	1	3	1	4	38	1	78	1	3	1
Manitoba	6	..	....	...	1	2	....	4	....	4	....	11	....	....	6	....	....	....	....	....	....	....	4	....	....	....	....	
Colombie-anglaise	60	4	1	2	6	7	3	56	13	6	3	101	1	....	60	1	13	...	1	...	....	11	4	....	18	2	2	
Totaux	952	13	18	34	89	55	59	379	115	511	18	1291	13	1	976	9	82	8	12	14	2	23	129	3	260	28	55	10

Le nombre de feux indiqués dans le tableau ci-dessus ne comprend pas ceux des bateaux-feux, feux flottants et bouées lumineuses à gaz. Quant au nombre des gardien de phares s'il est plus grand que celui des stations cela tient à ce que quelques-unes des stations possèdent plus d'un phare et qu'il y a un gardien à chaque phare. De plus, les stations de signaux de brume où il n'y a pas de feux sont confiées à un gardien classé parmi les gardiens de phares.

En outre des feux susmentionnés il y a aussi les suivants qui figurent dans le livre des phares quoique ne relevant pas de l'administration du département:—

Nouveau-Brunswick	1
Nouvelle-Ecosse	3
Québec	8
Montréal	8
Ontario	21
Colombie-Anglaise	5

(Document n° 3.)

Relevé donnant la liste complète des localités où l'on a entretenu des bouées à gaz dans les eaux canadiennes durant l'exercice 1910-11.

AUX SOINS DE L'AGENCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE—DISTRICT N° 1.

Numéro de la localité.	Nom de la localité.	Description de la bouée.
24	Pubnico	Gaz et sifflet.
27	Cap-Sable, récif du sud-ouest	"
29	Brazil-Rock	"
32	Shelburne	"
35	Lockeport	"
37	Little-Hope	"
39	Liverpool	"
40	Liverpool-Fairway	Gaz et cloche.
45	La Have	"
48	Lunenburg	Gaz et sifflet.
49	Lunenburg, récifs de la Pointe-est	Gaz et cloche.
54	Haut-fond du nord-est	Gaz et sifflet.
60	Sambro	"
61	Automatique, Extérieur, port d'Halifax	"
62	Automatique, Intérieur. port d'Halifax	"
63	Neverfail, port d'Halifax	Gaz.
65	Thrumcap	Gaz et cloche.
67	Middle-Ground, port d'Halifax	Gaz.
68	Haut-fond Léopard	"
70	Ile-aux-Œufs	Gaz et sifflet.
72	Sheet-Harbour	"
76	Liscomb	"
80	Isaac-Harbour	"
84	Whitehead	"
86	Canso ou Grime-Shoal	"
90	Récifs Cerberus	"
94	Petitdegrat	Gaz et cloche.
100	Ile Guion	Gaz et sifflet.
102	Louisbourg	"
108	Pointe Plate	"
109	Barre Sud-Est, Sidney	Gaz.

AUX SOINS DE L'AGENCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK—DISTRICT N° 2.

Numero de la localité.	Nom de la localité.	Description de la bouée.
4–S.	Blonde Rock	Gaz et sifflet.
6–S.	Fairway Sud-Ouest, Yarmouth	"
8–S.	Cap-Fourchu	"
10–S.	Poule et poussins, Yarmouth	Gaz et cloche.
12–S.	Récif Sud-Ouest, Ile-aux-Bruyères	Gaz et sifflet.
14–S.	Récif Nord-Ouest, Ile-aux-Bruyères	"
16–S.	Rivière Avon	Gaz.
3	Old-Proprietor	Gaz et sifflet.
5	North-Wolves	"
7	Lepreau	"
9	Ile-aux-Perdrix	"
18	Foul-Ground, port de Saint-Jean	Gaz.
20	Récif de Quaco	Gaz et sifflet.
31	Scaumenac, rivière Restigouche	Gaz.
32	Pointe Lanir, rivière Restigouche	"
34	Pointe Lagarde, rivière Restigouche	"
36	Pointe du Chêne, rivière Restigouche	"
38	Traverse, rivière Restigouche	"
40	Busteed, rivière Restigouche	"
42	Barre est du Fer-à-cheval, rivière Miramichi	"
44	Barre ouest du Fer-à-cheval, rivière Miramichi	"
46	Pointe Young, Caraquet	"
47	Pointe Herbeuse, Caraquet	"

AUX SOINS DE L'AGENCE DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—DISTRICT N° 3.

1	Indian-Rocks	Gaz et sifflet.
2	Pointe Prime	"
3	Fitzroy-Rock	"
4	Milieu du Détroit	"
5	Haut-fond de Miscouche	"
6	Récif de Zéphir, baie de Shédiac, N.-B	Gaz.

AUX SOINS DE L'AGENCE DE QUÉBEC—DISTRICT N° 4.

21–B.	Matane	Gaz et cloche.
27–B.	Pointe-au-Père	Gaz.
29–B.	Rimouski	"
38–B.	Récif Barrette	Gaz et cloche.
51–B.	Batture du Pélerin	"
56–B.	Traverse du milieu	Gaz.
58–B.	" "	"
59–B.	" d'en bas	"
60–B.	" du milieu, extrémité sud-ouest	"
64–B.	Pièce du chenal	Gaz et cloche.
65–B.	Port-Joli	Gaz.
66–B.	Récif de l'Ile-aux-Oies	"
67–B.	Beaujeu, extrémité du banc	Gaz et cloche.
69–B.	" nouveau chenal, côté gauche	Gaz.
70–B.	" banc, au sud-ouest du cours d'eau	Gaz et cloche.
77–B.	Saint-Thomas	Gaz.
78½–B.	"	"
80–B.	Quarantaine de la Grosse-Ile	"
86–B.	Récif de l'île Madame	"
87–B.	" Beaumont	"
89–B.	Pointe-Lévis	"
96–B.	Récif de l'Alouette, extrémité sud	"
102–B.	Batture Morin	"
106–B.	Grande-Pointe	"
110–B.	Passe de l'est, traverse du nord	"
10–Q.	Banc aux Mouches	"
15–Q.	Pointe Nicolas	"
24–Q.	Pointe-aux-Trembles	"
28–Q.	Pointe Saint-Antoine	"
34–Q.	Sainte-Croix	"
36–Q.	Barre de Sainte-Croix	"
44–Q.	Cap-Santé	"
49–Q.	Pointe du Platon	"

DIVISION DE MONTRÉAL—DISTRICT N° 5.

Numéro de la localité.	Nom de la localité.	Description de la bouée.
2-C.	Pointe-aux-Citrouilles	Gaz.
15-C.	Champlain ou Poulier Charpentier	"
20-C.	Ile Bigot	"
23-C.	Bécancour, traverse d'en bas	"
30-C.	" coude	"
39-C.	" traverse d'en haut	"
43-C.	Cap de la Madeleine	"
55-C.	Ile-aux-Cochons	"
59-C.	Batture des Trois-Rivières	"
4-L.	Poulier Laforce	"
9-L.	Banc des Anglais	"
13-L.	Courbe n° 3	"
17-L.	"	"
21-L.	"	"
25-L.	"	"
35-L.	Route de la Pointe-du-Lac	"
47-L.	"	"
57-L.	Coude de Yamachiche	"
58-L.	"	"
67-L.	Courbe n° 2, vers la bouée blanche	"
79-L.	" "	"
85-L.	" "	"
91-L.	Courbe n° 1, vers la courbe n° 2	"
97-L.	" "	"
100-L.	" "	"
111-L.	Ile-aux-Raisins	"
123-L.	Pointe-aux-Soldats	"
136-L.	Ile-de-Grâce	"
146-L.	Batture Nepigon	"
1-M.	Ile-aux-Foins	"
5-M.	Traverse de Saint-Ours	"
16-M.	Courbe Bellmouth	"
20-M.	"	"
24-M.	"	"
31-M.	Coude de Contrecœur	"
45-M.	Jonction de Contrecœur	"
82-M.	Ile-aux-Prunes	"
89 M.	Verchères	"
103-M.	Poulier des Trois-Bouées	"
117-M.	Cap Saint-Michel	"
124-M.	Ile des Lauriers	"
129-M.	Courbe de Varennes	"
133-M.	Courbe de Varennes	"
149-M.	Coude de la Pointe-aux-Trembles	"
157-M.	Courbe de la Pointe-aux-Trembles	"
174-M.	Longue-Pointe	"
175-M.	Pointe-aux-Trembles	"
177-M.	Poulier à Gagnon	"
181-M.	Longueuil	"
191-M.	Longueuil	"
193-M.	Longueuil	"
194-M.	Maisonneuve	"
195-M.	Ile Ronde	"
196-M.	Longueuil	"
51-Q.	Portneuf	"
68-Q.	Batture Simon	"
73-Q.	Batture du Chêne	"
77-Q.	Batture à Cadieux	"
80-Q.	Cap-Charles	"
90-Q.	Courbe du Cap à la Roche	"
92-Q.	Cap à la Roche	"
97-Q.	Cap à la Roche (en haut)	"
105-Q.	Cap Levrard	"
110-Q.	Cap-Levrard	"
115-Q.	Bief de Batiscan	"
119-Q.	Batture Saint-Pierre	"
123-Q.	Ancrage de Batiscan	"
129-Q.	Batture Perron	"

AUX SOINS DE L'AGENCE DE PRESCOTT—DISTRICT N° 6.

Numéro de la localité.	Nom de la localité.	Description de le bouée.
25-F.	Grosse Pointe	Gaz.
30-F.	Entrée du canal de Soulanges	"
36-F.	Coteau-Landing	"
40-F.	Pointe au Foin	"
43-F.	Extrémité ouest de la Terre du Milieu	"
46-F.	Port-Lewis	"
48-F.	Bas-fonds de la Pointe-Mouillée	"
64-F.	Lancaster	"
68-F.	Island-Bank	"
69-F.	Barre Est de Lancaster	"
76-F.	Barre de Lancaster	"
78-F.	Squaw-Island	"
83-F.	Ile Renshaw	"
84-F.	Ile Clark	"
87-F.	Ile Grass	"
96-F.	Chaussée de Saint-Régis, extrémité ouest	"
16-S.	Quatre-cinquièmes de mille en amont de Lachine	"
38-S.	Tranchée de Lachine, entrée d'amont	"
48-S.	A l'est du feu flottant n° 2	"
53-S.	Au large de la Pointe Brown	"
76-S.	Entre le feu n° 2 et le feu n° 3	"
86-S.	Entre le feu du Sommet et l'île Perrot	"
98-S.	Pointe du Moulin-à-Vent	"
100-S.	Entrée Est du canal de Soulanges	"
102-S.	Entrée Est du canal de Soulanges	"
104-S.	Canal de Soulanges, Est	"
2-T.	Passe Brockville	"
4-T.	Hillcrest	"
6-T.	Batture Cole, Terre du Milieu	"
8-T.	Fiddlers-Elbow	"
12-T.	Passe de Gananoque	"
38-T.	Ile Wolfe	"
46-T.	Batture du Bain-Froid	"
61-T.	Batture du Pénitencier	"
69-T.	Extrémité ouest de la Terre du Milieu, entre l'île aux Serpents et la batture des Sept-Arpents	" "
102-T.	Batture de Northport	"
110-T.	Trenton	"
6-U.	Batture Delaney	"
8-U.	" Archibald	"
40-U.	Pointe Farran	"
54-U.	Batture Prunner	"
72-U.	Haut-fond Jackass	"
127-U.	Ile Dixon	"
136-U.	Entrée d'amont, canal des Iroquois	"
128-U.	" "	"

DIVISION D'ONTARIO.

LAC ONTARIO—DISTRICT N° 7.

1	Niagara	Gaz et cloche.

LAC ÉRIÉ—DISTRICT N° 8.

1	Bar-Point	Gaz.
2	Grub-Reef	"
5	Entrée du côté ouest du chenal de Bar-Point	"
6	" est du chenal de Bar-Point	"

RIVIÈRE THAMES—DISTRICT N° 11.

1	Rivière Thames	Gaz.

DIVISION D'ONTARIO—*Fin.*

RIVIÈRE SAINT-CLAIR—DISTRICT N° 12.

Numéro de la localité.	Nom de la localité.	Description de la bouée.
1	Courtwright	Gaz.

SARNIA—DISTRICT N° 13.

1	Pointe Edouard	Gaz.

SOUTHAMPTON—DISTRICT N° 15.

4	Ile Chantry, nord	Gaz.

BAIE GEORGIENNE—DISTRICT N° 16.

1-P.	Pointe Vails	Gaz et cloche.
2-P.	Ile Hooper	Gaz.
3-P.	Terre du Milieu	"
4-P.	Batture des Trois-Etoiles	"
5-P.	Banc Séguin	Gaz et sifflet.
6-P.	Lone-Rock	" "
7-P.	Lockerbie-Rock	Gaz.
8-P.	Batture Surprise	Gaz, sifflet et cloche.
10-P.	Banc Kennedy	Gaz.
1-B.	Récif Maganatawan	Gaz.
2-K.	Entrée, Anse du Quai	"
8-K.	Coude Murray, Anse du Quai	"
14-K.	Coude Keefer, "	"
20-K.	Digsby, "	"
24-K.	Récif Mann, "	"
26-K.	Récif Intérieur, "	"

RIVIÈRE DE L'ESTURGEON—DISTRICT N° 17.

1-N.	Barre de l'Esturgeon	Gaz.

SAUT-SAINTE-MARIE—DISTRICT N° 18.

1	Batture Vidal, côté nord, extrémité d'amont	Gaz.
2	" " sud " "	"
3	" " nord " d'aval	"
4	Entrée d'amont, côté sud	"
5	" " nord	"

PORT-ARTHUR—DISTRICT N° 19.

1	Port-Arthur	Gaz.
2	Chenal dragué du sud-est, Fort-William	"
3	" " nord-est "	"

DIVISION DE LA COLOMBIE-ANGLAISE—*DISTRICT N° 24.*

Numéro de la localité.	Nom de la localité.	Description de la bouée.
1	Ile Lookout	Balise à gaz.
2	Kyuquot	Gaz et sifflet.
19	San Juan	"
23	Récif Lewis	Balise à gaz.
24	Récif Kelp	"
25	Dock-Island	"
27	Pointe Helen	"
28	Pointe Marie-Anne	"
29	Walker-Rock	"
30	Coffin-Islet	"
31	Danger-Reef	"
32	Pointe Joan	"
33	Récif Gabrola	"
35	Sand-Head	Gaz et sifflet.
36	Pointe Grey	Gaz et cloche.
37	Première Passe, port de Vancouver	Balise à gaz.
40	Seechelt	"
42	Gallows-Point, port de Nanaïmo	"
43	West-Rocks	"
44	Goose-Spit	"
45	Kelp-Bar	Gaz et cloche.
47	Baie-aux-Huîtres	"
49	Lund	Balise à gaz.
50	Ile Cortez	Gaz et cloche.
52	Ile Gillard	Balise à gaz.
53	Ile Maud	"
54	Pointe Chatham	"
56	Ile Helmicken	"
58	Récif Haddington	Gaz.
60	Ile-aux-Grues	"
64	Zero-Rock	Balise à gaz.
67	Rochers Brumeux	Gaz et balise.
69	Ile Camp	"
70	Dall-Patch	Gaz et sifflet.
72	Vancouver-Rock	"
74	Boat-Bluff	Balise à gaz.
84	Klewnuggit	"
86	Watson-Rock	"
88	Morne de l'Arbre Marqué	"
89	Holland-Rock	"
92	Pointe Casey	Gaz.
93	Georgia-Rock	Gaz et cloche.
94	Spire-Ledge	Gaz.
95	Barrett-Rock	"
96	Coast-Island	Balise à gaz.
97	Ile Ridley	"
101	Alford-Rock	Gaz.
103	Récif Hodgson	Gaz et sifflet.
105	Pointers	Balise à gaz.
107	Entrée Browning	Gas et sifflet.
110	Skidegate ou Lawn-Point	"
111	Ile Low	Balise à gaz.
112	Ile au Cuivre	"

Le tout respectueusement soumis,

J. G. MACPHAIL,
B.A., B.Sc., A.M. Can. Soc. C.E. Commissaire.

Bureau du commissaire des phares,
Ministère de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, 1er avril 1911.

APPENDICE N° 3.

CHENAL MARITIME DU FLEUVE SAINT-LAURENT.

OTTAWA, ONT., le 10 juin 1911.

Au Sous-Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, Ontario.

MONSIEUR LE SOUS-MINISTRE,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel suivant des opérations se rattachant aux travaux d'amélioratoins du chenal maritime du fleuve Saint-Laurent durant l'année fiscale close le 31 mars 1911.

Je dois reconnaître avec le plus grand plaisir que le succès de ces opérations est dû en grande partie à l'habileté et à l'énergie du personnel chargé des travaux ainsi qu'au zèle infatigable et au travail intelligent des équipages des différents navires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre bien obéissant,

V. W. FORNERET, B.A.Sc.,
Ingénieur-surintendant.

Le chenal maritime du fleuve Saint-Laurent, de Montréal à la Pointe-au-Père a une longueur totale d'environ 340 milles.

La partie du fleuve dont les travaux ont été adjugés et qui porte le nom de "chenal maritime" commence à la Traverse et s'étend jusqu'à Montréal sur une distance de 220 milles.

La longueur du chenal restant encore à draguer, de Montréal à la Traverse, est d'environ 70 milles. La longueur du chenal de 30 pieds actuellement terminée à la clôture de la navigation, 1910, est de 64·05 milles, ce qui laisse encore 5·95 milles à draguer afin d'obtenir une profondeur nette de 30 pieds à marée basse et au plus bas étiage du fleuve.

De Montréal à Bastican, la marée n'est pas utilisable pour la navigation et afin de permettre aux navires de charger jusqu'à extrême limite, le dragage de cette partie du fleuve a d'abord été entrepris et est maintenant terminé.

Le chenal dont le dragage est terminé a un minimum de largeur de 450 pieds dans les parties droites et de 500 à 800 pieds dans les courbes.

Historique du chenal maritime.

Par sa situation, le fleuve Saint-Laurent est la route naturelle qui de l'Atlantique permet d'atteindre la moitié septentrionale du continent nord américain et des régions nord-ouest de ce continent.

L'établissement commercial de cette route date de 1825, époque de l'ouverture du canal Lachine qui relie Montréal aux Grands lacs.

Les voiliers de faible tirant d'eau pouvaient alors atteindre Montréal sans inconvénient, sauf durant quelques semaines d'automne, alors qu'ils étaient obligés de se débarrasser d'une partie de leur cargaison.

Ce fut en 1844, dans un effort tenté pour permettre aux navires de 500 tonneaux de remonter le fleuve jusqu'à Montréal que furent entrepris les premiers dragages.

Dès 1825, alors que l'on avait reconnu le caractère national de l'entreprise, furent ébauchés les premiers projets d'améliorations de cette voie d'eau, qui donna lieu par la suite à des études sur place et à des rapports en 1831 et 1838.

En 1841, au cours d'une enquête, le comité proposa l'imposition d'un droit de tonnage suffisant pour payer le coût d'un chenal approfondi, ce qui, considérait-on, était plus économique que les frais d'allègement. Il fut cependant convenu que "pour attirer les produits de l'Ouest par la route du Saint-Laurent, il était expédient d'avoir des droits de transit aussi minimes que possible".

Les opérations furent commencées en 1844 par le bureau des travaux et continuèrent jusqu'en 1847. Elles furent abandonnées par suite de l'opposition que l'on fit au tracé du chenal.

Après 60 ans, on est maintenant d'avis que le chenal droit tel que commencé aurait pour plusieurs raisons été préférable au chenal actuel.

En 1850. les commissaires du port de Montréal prétendirent qu'ils pourraient se charger des travaux avec plus d'économie et de célérité. Ils sollicitèrent donc l'autorisation d'entreprendre ces travaux et d'imposer un droit de tonnage destiné à payer l'intérêt à 8 p. 100 des capitaux nécessaires et à verser 2 p. 100 au fonds d'amortissement.

Ce plan fut adopté en août 1850, et les commissaires furent autorisés à procéder de la manière qu'ils jugeraient préférable, le gouvernement mettant son outillage à leur disposition.

Les commissaires du port, après examen de la question et les meilleurs conseils possibles, adoptèrent le tracé du plus profond chenal naturel du lac Saint-Pierre. Il en résulta le choix du chenal actuel avec cinq tronçons rectilignes au lieu des deux grandes sections droites qu'on avait d'abord commencées.

La profondeur primitive dans le lac Saint-Pierre était de 10 pieds 6 pouces.

Depuis 1850, le chenal a été graduellement creusé, jusqu'à ce qu'en 1888, la dette ayant alors atteint un peu plus de trois millions de dollars, le gouvernement décida de compléter le chenal comme entreprise nationale, de se charger de la dette, et de livrer gratis ce chenal au commerce du monde.

A cette époque, le chenal avait été approfondi à 27½ pieds à l'étiage ordinaire depuis Montréal jusqu'au Cap-à-la-Roche, et de là à Québec on disposait de la marée.

Près de 10,000,000 de verges cubes avaient été draguées, au coût moyen d'environ 20 cents la verge, y compris le coût de l'outillage.

Une drague du type de 1846 enlevait du lac Saint-Pierre 1,200 verges cubes par jour. En 1888, grâce à de prodigieux perfectionnements, une drague de cette époque pouvait à l'aise extraire 7,200 verges par jour. A l'heure qu'il est, en travaillant jour et nuit, la drague du lac Saint-Pierre enlève une bonne moyenne de 20,000 verges cubes par jour.

De 1889 à 1904, les travaux furent dirigés par le ministère des Travaux publics du Canada, alors que l'administration et le contrôle du fleuve, ainsi que les usines et dragueurs, furent transférés au ministère de la Marine et des Pêcheries, qui avait charge générale de la navigation.

A l'heure présente, un magnifique chenal de 30 pieds au plus bas niveau de l'eau existe de Montréal au Cap-à-la-Roche, et même jusqu'à Québec en profitant de la marée.

Le succès de l'entreprise est en grande partie dû à la position géographique de la route, aux facilités naturelles qu'offrait le fleuve au point de vue des améliorations, à la détermination et à l'esprit public des citoyens et des corporations industrielles de Montréal, et enfin à la consécration du caractère national de l'entreprise par le gouvernement du Canada.

PROJET ACTUEL

Le projet du moment, visant la création d'un chenal de 30 pieds entre Montréal et Québec, fut adopté en 1889; quant à la partie en aval de Québec, le plan d'amélioration a été arrêté en 1906.

Le plan de 1889 prévoyait un travail de dix ans. Ce ne fut qu'en 1903 qu'une partie du matériel nécessaire put être disponible.

Le projet de chenal entre Montréal et Québec comportait un chenal de 30 pieds d'après l'étiage de 1897, de Montréal aux eaux de marée à Batiscan, et en naviguant à marée basse de Batiscan à Québec. L'élargissement projeté devait atteindre 450 pieds au minimum dans les parties droites, et de 550 à 750 pieds aux courbes;; cependant que l'on assurerait des facilités d'ancrage pour les bâtiments dans le lac Saint-Pierre.

Le chenal de 30 pieds de Montréal à Batiscan a été complété en 1906. Il est maintenant utilisé: dans l'automne, les navires de fort tirant d'eau attendent la marée pour franchir le Cap-à-la-Roche et le barre de Saint-Augustin.

L'ouvrage restant à faire comprend environ 1½ mille de déblai de roche schisteuse au Cap-à-la-Roche; environ ¾ de mille aux Grondines; environ 1 mille à la barre de Saint-Augustin, et environ 1 mille à élargir à Sainte-Croix.

Il faudra probablement 2 ou 3 ans pour compléter le travail au Cap-à-la-Roche, le reste, jusqu'à Québec, devrait être fini à peu près en même temps ou une année après.

Quant aux travaux en bas de Québec, le projet comportait un chenal de 30 pieds à marée basse aux battures de Saint-Thomas et au banc de Beaujeu, sur une largeur de 1,000 pieds partout.

Le banc de Beaujeu a été terminé en 1909 et élargi en 1910.

Les battures de Saint-Thomas, où le fond est d'argile et de sable devraient être complétées en 1911.

ACCIDENTS EN 1910.

Chenal maritime du fleuve Saint-Laurent entre Montréal et la Pointe-au-Père.

Au cours de la saison de navigation de 1910, il ne s'est produit qu'un accident maritime important dans le chenal de grande navigation du fleuve Saint-Laurent. Ce fut le 10 mai, alors que le vapeur *Grampian,* de la ligne Allan, qui gagnait Montréal en venant de Glasgow s'échoua sur le banc nord du chenal au Cap-à-la-Roche par une tempête soudaine qui fit disparaître tous les signaux sur lesquels se guident les navigateurs. Il faut dire cependant que ce bâtiment put se renflouer à marée haute et qu'il gagna alors par ses propres moyens le port de Montréal. On constata dans la métropole que la coque de ce navire à vapeur était endommagée et qu'il lui fallait entrer en cale sèche pour se faire réparer.

Un accident moins important et peu commun se produisit aussi durant la même saison dans le port de Montréal. Il s'agit de deux chalands chargés de sable qui coulèrent à fond dans le vieux chenal. On remorquait ces chalands lorsque le câble de remorque ayant soudain cédé, les deux chalands se heurtèrent violemment, se faisant réciproquement des avaries qui les firent couler à pic immédiatement. Durant l'hiver suivant, on fit disparaître ces deux épaves.

Suivent quelques autres accidents de peu d'importance survenus dans le chenal maritime:—

30 mai.—Le vapeur *Crown of Castile* a légèrement touché sur le banc sud du Cap-à-la-Roche entre les bouées 91 et 95.

11 juillet.—Le vapeur *Stigstad* a touché légèrement l'accore du banc du Cap-à-la-Roche. Point d'avaries.

23 septembre.—Le vapeur *Montcalm* de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et le vapeur *Kron Prinz Olaf,* de la compagnie Dominion Coal, sont entrés en collision au point dit Chanel-Patch. Les deux bâtiments furent quelque peu avariés.

6 novembre.—Le vapeur *Prince Adalbert,* de la ligne Canada, pendant qu'il virait de bord près de Verchères, P.Q., a frappé et légèrement endommagé un chaland qui remontait le fleuve à la remorque.

SERVICE DES SIGNAUX DE MARINE.

Chenal maritime du Saint-Laurent.

Douze stations de signaux ont été établies aux endroits suivants:—

Localités.	Distance de Montréal en milles nautiques.	Nature du service.
Montréal	00	De jour et de nuit.
Longue-Pointe	5	"
Verchères	19	De jour.
Sorel	39	De jour et de nuit.
Trois-Rivières	71	"
Batiscan	87	De jour.
St-Jean des Chaillons.	93	De jour et de nuit.
Portneuf	108	De jour.
St-Nicolas	127	De jour et de nuit.
Cap-Rouge (Station du Pont)	133	De jour.
Québec	139	De jour et de nuit.
Iles-aux-Grues	171	"

Toutes ces stations sont reliées l'une à l'autre par un réseau téléphonique spécial aboutissant à Québec et à Montréal, à l'exception de l'Ile-aux-Grues, qui communique avec Québec par les fils de la compagnie Bell.

Chaque station est pourvue d'un mât de 60 pieds de haut, avec espar transversal de 20 pieds à environ 20 pieds du sommet du mât.

Quand une station est en service un pavillon est hissé en haut du mât durant le jour, et une lumière blanche durant la nuit.

Des signaux hissés à l'extrémité ouest de l'espar transversal indiquent l'état du fleuve en amont de la station. Les signaux hissés à l'extrémité est de l'espar indiquent l'état du fleuve en aval.

Pour les autres communications entre les navires et les stations, ou *vice versa,* on emploie le Code International des Signaux.

Le service téléphonique a été inauguré le 1er septembre 1907, et le système de signaux le 5 novembre 1908.

Le service des téléphones et des signaux réunis a été très utile et a donné la plus grande satisfaction. Ce service est d'une grande valeur pour faire connaître les conditions de température. On peut toujours savoir, aussi, où se trouvent les navires, et les signaux échangés avec eux sont notés.

Ce service a aussi démontré son utilité pour les opérations de dragage, car, advenant un accident aux dragueurs, on peut immédiatement communiquer avec les chantiers de Sorel pour les réparations, et de la sorte on épargne une perte de temps précieux.

Au cours de la dernière saison, on a entretenu les stations en bon état et l'on a quelque peu amélioré quelques-unes d'entre elles.

La station du Cap-Rouge ne semblant pas très bien située, pour renseigner l'administration et les navigateurs sur le mouvement ou la présence des glaces, lorsque l'on avait à faire intervenir des brise-glace, on a choisi pour cette station un emplacement bien plus convenable, immédiatement en amont du pont de Québec, sur la rive sud, à environ un mille en aval de la station du Cap-Rouge.

Comme la station des signaux du Cap-Rouge se trouvait dans une maison particulière, il fut par conséquent nécessaire de construire pour elle un bâtiment sur le nouvel emplacement choisi auquel on a donné le nom de "Station du Pont". A Verchères, comme l'ancienne station n'était plus nécessaire, puisque l'on a restauré le vieux moulin à vent pour le convertir en station de signaux, on procéda au cours de l'automne dernier au transport sur chaland jusqu'à la Station du Pont de l'ancien bâtiment de signaux de la station de Verchères.

Ce bâtiment fut mis en place sur l'emplacement choisi pour la nouvelle station.

Au cours de l'hiver dernier, on s'est aperçu de la sagesse de ces changements du fait que l'on a bénéficié de rapports plus exacts au sujet de l'état des glaces dans le fleuve, et du fait aussi que chaque fois qu'un embâcle se produisit les capitaines de brise-glace en furent promptement informés à Québec et ne perdirent pas de temps pour venir l'entamer, et en débarrasser le fleuve.

OTTAWA, le 2 mai 1911.

A. M. JOHNSTON,
Sous-Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de vous soumettre respectueusement le rapport que M. N. B. McLean a fait sur les opérations exécutées par les brise-glace entre Québec et Montréal au cours de l'hiver de 1910-1911.

On voudra bien remarquer que pendant le dernier hiver la glace a tout particulièrement abondé sur le fleuve Saint-Laurent, mais que, malgré cela, les résultats obtenus ont été très satisfaisants.

Bien que l'ouverture de la navigation n'ait pu être rendue aussi hâtive qu'au printemps précédent, on n'en a pas moins empêché les inondations des terres basses qui bordent le fleuve, ce qui a soustrait les populations riveraines à bien des souffrances et à bien des dégâts qu'auraient pu subir leurs propriétés.

En effet, il est généralement admis que si les brise-glace n'avaient pas travaillé pendant l'hiver des inondations désastreuses se seraient produites au printemps.

Un autre exemple de l'utilité des brise-glace a de nouveau prouvé à l'évidence combien ils sont nécesaires attendu qu'un embâcle s'étant formé juste en aval du canal de Soulanges et les navires venant d'amont ne pouvant le franchir, le département donna ordre au brise-glace "Lady-Grey" d'aller immédiatement remédier à cet état de choses.

Ce brise-glace arriva sur les lieux à 11 heures du matin le 2 mai et entreprit d'entamer l'embâcle qui avait de 20 à 40 pieds d'épaisseur à certains endroits et se composait principalement de frasil.

Après plusieurs heures d'efforts répétés, le "Lady-Grey" parvint à passer à travers l'embâcle, ce qui permit à 6 grands vapeurs des lacs qui attendaient de le suivre. Il est certain que si les brise-glace n'avaient pu être employés à ouvrir la route, ces six bâtiments seraient restés immobilisés plusieurs jours de plus.

Les si utiles travaux accomplis durant l'hiver par les deux brise-glace "Lady-Grey" et "Montcalm" font le plus grand honneur à M. N. B. McLean, ingénieur adjoint du service du chenal maritime du Saint-Laurent qui fut chargé des opérations de ces deux bâtiments dont les officiers et les équipages méritent aussi des louanges.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

V. W. FORNERET,
Ingénieur surintendant.

SOREL, le 1er mai 1911.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant qui a trait à l'emploi des brise-glace "Lady-Grey" et "Montcalm" durant l'hiver 1910-1911.

La saison d'hiver qui vient de se terminer fut l'une des plus rudes que l'on ait eu à traverser depuis plusieurs années; non seulement elle fut très froide mais en outre elle fut longue, les grands froids ayant commencé au début de décembre pour ne se terminer que vers la mi-avril. D'après les observations météorologiques faites à l'observatoire McGill, Montréal, il appert que la température moyenne de l'hiver fut de beaucoup au-dessous de la température moyenne enregistrée au cours de cette saison pendant les 37 dernières années et que le pourcentage possible des journées ensoleillées fut aussi très bas. Ce manque de soleil concordant avec une basse température est important attendu que la glace et le frasil se forment beaucoup plus rapidement par temps couvert que lorsque le soleil brille. Le pont de glace se forma à Trois-Rivières le 8 décembre et le 15 décembre le fleuve était déjà gelé entre cette ville et Montréal. La fin de l'hiver 1910-1911 achève la période de 3 ans durant lesquels on a effectivement employé les bricse-glace sur le Saint-Laurent entre Québec et Montréal.

En 1908-1909, le "Montcalm" fut employé tout seul et on laissa se former le pont de glace du Cap-Rouge avant de se servir de ce brise-glace. L'année suivante, la méthode de travail fut changée et au lieu d'un seul brise-glace, on employa le "Montcalm" et le "Lady-Grey", dans l'intention de tenir ouvert si possible le passage du Cap-Rouge attendu que l'on admettait généralement que si l'on pouvait tenir ce point du fleuve libre de glace, le Saint-Laurent pourrait demeurer navigable sur un long parcours en amont. En effet, les essais faits à ce sujet furent couronnés de succès et le fleuve demeura ouvert à la navigation jusqu'à Trois-Rivières.

Comme les opérations des brise-glaces en 1910 avaient donné des résultats satisfaisants, on les a répétées cette année en faisant parcourir le fleuve au "Montcalm" et au "Lady-Grey" alternativement d'un jour à l'autre entre Québec et Saint-Nicolas, ces deux navires étant en outre prêts à intervenir simultanément en cas de besoin.

On n'a éprouvé aucune difficulté à assurer le passage des navires au Cap-Rouge durant tout l'hiver bien que plusieurs grands et deux ou trois petits embâcles se soient produits sur ce point. Le 17 janvier, la glace bloqua le fleuve à Batiscan mais jusque-là, on avait pu se rendre en bateau de Québec à Trois-Rivières. Par la suite, le 21 janvier, un embâcle se forma aux Grodines et le 23 il s'en forma un à Portneuf. En très peu de temps ces amas de glace prirent des proportions considérables et en 3 jours, le fleuve se trouva pris entre Batiscan et le voisinage de Trois-Rivières. A Portneuf le 29 janvier, la glace avait été refoulée jusqu'au rapides Richelieu, et la barrière de glace atteignait quatre milles de long, cependant que l'embâcle des Grondines avait aussi considérablement augmenté.

Du 26 au 28 janvier inclusivement, le "Lady Grey" essaya par trois fois d'atteindre Portneuf mais une forte tempête de neige étant survenue, il ne put dépasser Saint-Nicolas et ce ne fut que le 29 qu'il put atteindre sa destination.

On constata que l'embâcle à cet endroit avait 24 milles de long et qu'il était beaucoup plus épais que l'on ne n'y attendait. L'extrémité d'aval de l'embâcle se trouvait à environ un demi-mille en amont du quai du Planton et son extrémité d-amont quelque peu en aval du feu de l'île Richelieu. Après $6\frac{1}{4}$ heures de travail alors qu'il était temps que le bâtiment retournât à Québec, il s'était avancé près de 2 milles dans les glaces et il lui restait à traverser la glace sur une égale longueur avant de pouvoir atteindre l'eau libre au pied des rapides Richelieu. Le temps ayant été mauvais les 30 et 31 janvier il fut impossible de continuer à faire travailler le brise-glace à Portneuf attendu surtout qu'après cette date, le "Lady-Grey" était réclamé à Québec pendant que le "Montcalm" l'était pour les Sept-Iles.

Comme le fleuve était bloqué de Portneuf en amont, on avait lieu de redouter de graves inondations au printemps. C'est pourquoi, on décida d'entreprendre la création

d'un passage dans les glaces en amont de Portneuf aussitôt que le "Montcalm" serait de retour.

Ce fut le 2 février que ce navire revint des Sept-Iles, mais le mauvais temps et de fortes glaces empêchèrent le "Lady-Grey" de remonter le fleuve jusqu'au 15 février. Mais à cette date on commença à entamer la glace en face du quai de Platon .Au cours des opérations, on s'aperçut que les dimensions de l'embâcle étaient beaucoup plus considérables que le 29 janvier et qu'il consistait surtout en un fort banc de frasil qui de toutes les variétés de glace, est la plus difficile à rompre. Ce banc avait de 1 à 1½ mille de long sur une largeur de ½ à ¾ de mille et il se trouvait dans le coude que le chenal fait en face de Portneuf.. Déjà au printemps 1909, on avait constaté sur ce point une formation de glace analogue. Après beaucoup d'efforts, on parvint à détacher la banc de frasil sur tous ses côtés, mais même alors il ne partit pas au fil de l'eau. Sur le moment il fut assez difficile de comprendre le pourquoi de cette immobilité qui n'avait qu'une explication, l'échouage du banc de glace survenu cependant à un endroit où les cartes marines indiquaient des fonds de 60 à 80 pieds. C'est pourquoi, pour se débarrasser de cet embâcle, on fut obligé de le briser par masses relativement petites. ce qui fit que le 23 février seulement on s'en trouva débarassé. Toutefois, un grand nombre de petites banquises dues au travail du brise-glace et formant chapelet s'échouèrent sur la rive sud du fleuve qu'elles suivirent jusqu'à Saint-Antoine. Cependant un grand nombre d'autres s'arrêtèrent au cap Santé et dans le voisinage aux abords du chenal Sainte-Croix. On peut même dire que le nombre de ces amas de glaces fut si considérable qu'il y avait lieu de craindre qu'elles ne forment de nouveau une barrière et c'est pourquoi on fut obligé de s'en débarasser. Il est à noter que ces petites banquises avaient une hauteur de 12 à 15 pieds au-dessus de l'eau à marée basse. Après que l'on eut le 23 février débarassé le fleuve du grand banc de frasil dont nous avons parlé, le brise-glace poursuivi ses travaux en remontant le cours d'eau à travers de la glace qui avait de 1 à 3 pieds d'épaisseur rencontrant deci delà une banquise plus épaisse ou des amas de glace et de frasil. Enfin le 27 janvier le "Lady Grey" est atteignit l'eau libre au quai du rapide Richelieu à environ ¼ de mille en amont du feu de l'île Richelieu.

Ces opérations des brise-glace sur un parcours de 5 milles depuis le quai du Platon jusqu'au rapide Richelieu n'étaient en somme que la première étape à accomplir pour atteindre Montréal, et comme les travaux avaient duré 12 jours, le brise-glace avançait à raison d'un peu moins d'un demi-mille par jour. Mais il faut dire que la besogne que l'on accomplit alors fut la plus difficile de celles auxquelles le brise-glace eut à se livrer durant l'hiver.

En amont du feu de l'île Richelieu à environ ¼ de mille de ce feu, l'eau libre s'étendait jusqu'à environ un demi-mille en aval du feu Langlois, c'est-à-dire sur une distance de 5 milles. A l'extrémité de ce parcours, le 2 mars, le "Lady-Grey" eut à commencer la seconde étape à travers les glaces.

Il s'y employa sans arrêt jusqu'au 9 mars alors qu'il s'était frayé un passage jusqu'à environ un mille en amont du coude lu Cap-à-la-Roche et avait terminé ses opérations sur les 8¾ milles de sa seconde étape qu'il avait mis 7 jours à franchir avançant en moyenne de 1¼ mille par jour. La glace brisée au cours de ces secondes opérations avait de 1 à 3 pouces d'épaisseur avec deci delà quelques barrières et des masses de glace franche mélangée de frasil.

Après avoir accompli ces travaux, le "Lady-Grey" retourna à Québec pour y faire du charbon et s'y ravitailler et il fut remplacé par le "Montcalm".

Il faut dire que les opérations du bris de la glace en remontant le fleuve ne purent être poursuivies sans interruption, plusieurs arrêts étant survenus, imputables à des causes diverses. C'est ainsi que l'on fut obligé de retourner de temps en temps à Québec pour y faire du charbon, que le brouillard et la neige interrompirent les travaux, et que des masses de glaces s'étant détachées tantôt d'un côté tantôt de l'autre du brise-glace celui-ci dut faire machine en arrière pour les éviter, ce qui fréquem-

ment l'obligea à rouvrir le chenal, attendu que plus le bâtiment s'avançait dans les glaces, plus il était obligé de se frayer un chenal aussi large que possible.

La troisième étape à franchir à travers les glaces, de l'amont du coude du Cap-à-la-Roche à Trois-Rivières, soit une distance de 24¼ milles fut effectuée en 7 jours, le "Lady-Grey" arrivant à Trois-Rivières le 16 mars après avoir franchi les glaces à raison de 3½ milles par jour.

On avait l'intention de se servir du "Montcalm" et du "Lady-Grey" en même temps en amont du Cap-à-la-Roche mais malheureusement cela ne fut possible que pendant un jour pendant quon cherchait à atteindre Trois-Rivières, parce que le "Montcalm" brisa 2 ailes de son hélice et dut retourner à Québec pour y subir des réparations.

Pendant la journée où les deux brise-glaces travaillèrent ensemble l'un à côté de l'autre, il parvinrent à ouvrir le chenal à travers les glaces sur un parcours de 6 milles. Lorsque travaillant seul, le plus grand parcours fait par un brise-glace à travers les glaces a été de 4¼ milles et le plus court d'environ 2 milles. Entre le Cap-à-la-Roche et Trois-Rivières, la glace avait en moyenne de 12 à 20 pouces d'épaisseur et elle offrait à la vue, deci delà, des masses de glace franche et de frasil.

Du 17 au 19 mars inclusivement, on élargit le chenal à travers les glaces entre le Cap-à-la-Roche et Trois-Rivières

Lorsque l'on eut achevé ce travail, le chenal entre les deux points susdits, n'avait nul part moins de 1,500 pieds de large et à plusieurs endroits sa largeur atteignait jusqu'à deux mille pieds.

Le 18 mars, le "Montcalm" arriva à Québec où il avait achevé de réparer son hélice. Aussi dès le matin du 20 mars, recommença-t-on à entamer la glace en remontant le fleuve, le "Montcalm" et le "Lady-Grey" travaillant de front l'un à côté de l'autre. Sur ce tronçon du parcours à effectuer, les travaux avancèrent rapidement attendu que les deux navires pouvaient travailler ensemble pendant une bonne partie du temps et c'est sans doute pourquoi, le "Montcalm" put arriver à Québec le 29 mars. Entre Trois-Rivières et Sorel, distance de 37 milles, le chenal fut ouvert en dix jours, les opérations avançant en raison de 3¾ milles par jour. Sur les dix journées de travail le "Lady-Grey" fut absent pendant 4 jours, alors qu'il entamait les embâcles qui s'étaient formés en aval de Trois-Rivières. La glace brisée avait de 18 à 26 pouces d'épaisseur et formait entre les îles de Sorel quelques barrières de glace chaotique et de frasil.

Partout où ce fut possible entre la Pointe-au-Bigot et Sorel, on s'efforça d'élargir le chenal du 30 mars au 6 avril inclusivement. En aval de Trois-Rivières, la plus petite largeur du chenal était de 1,800 pieds au coude de Bécancour après que l'on eut achevé l'élargissement dont nous venons de parler. En amont de Trois-Rivières, jusqu'à la décharge du lac le fleuve fut débarassé des glaces presque jusqu'à sa largeur estivale. A travers le lac et les îles de Sorel, ce même chenal fut ouvert à sa largeur normale et à partir des îles de Sorel en amont, il n'eut nulle part moins de 1,500 pieds de largeur.

Les 7 et 8 avril, les deux brise-glace entreprirent de nouveau de remonter le fleuve à travers les glaces et à la dernière date susdite ils se trouvaient en face de Lanoraie à 8 milles et trois-quarts en amont de Sorel. La glace trouvée au long de cette dernière étape était très épaisse malgré que la saison fut avancée et ceci, parce qu'on avait surtout affaire à de la glace franche mélangée de frasil. Le jour suivant, le 9 avril les brise-glace rencontrèrent un embâcle à la décharge du lac , ce qui à cette époque de l'année était un signe que la glace avait des tendances à se rompre. Aussi fut-il admis qu'il était imprudent de continuer à entamer davantage la glace en amont de Sorel tant que le lac serait gelé.

Le lac, et il faut s'entendre, il s'agit du lac Saint-Pierre, représentait la cinquième étape que les brise-glace avaient à parcourir. C'était peut-être la plus importante de toutes car il est impossible d'atteindre Montréal en hiver par le fleuve, tant que le lac Saint-Pierre est pris.

En effet, lorsque le lac Saint-Pierre est exempt de glaces, même si le fleuve demeure pris en amont de ce lac les brise-glace peuvent le remonter en toute sécurité. Par contre, si une poussée générale des glaces se produit sur le lac alors que le brise-glace se trouve en amont de celui-ci l'utilité du bâtiment est pratiquement anéantie pour le reste de la saison, car il lui est alors impossible de descendre le fleuve entre les nombreux milles de glaces qui le sépareraient de la Traverses Nicolet. C'est dire que sur ce parcours du fleuve il faut permettre à la glace de s'en aller naturellement au fil de l'eau ainsi que cela est arrivé chaque année à l'époque de la débâcle.

Avant l'emploi des brise-glace, les glaces ne quittaient pas les lacs tant que les eaux plus chaudes des rivières du sud n'avaient pas creusé un chenal le long de la rive sur, et l'on admettait alors qu'il fallait 6 ou 7 jours à partir du moment de la débâcle de la rivière Richelieu avant que la glace du lac Saint-Pierre se mît en mouvement.

Ce lac a approximativement 21 milles de long par 7 de large et une superficie d'à peu près 140 milles carrés. C'est dire que 140 milles carrés de glace doivent passer par le chenal de décharge du lac qui n'a que 1 mille et demi de large. Or, après l'emploi de brise-glace le passage de ces glaces à travers le chenal de sortie du lac Saint-Pierre peut s'effectuer en 3 jours environ alors que si on laissait les choses en leur état naturel, il faudrait beaucoup plus de temps.

Etant donnée l'expérience acquise depuis trois ans et des renseignements généraux provenant de diverses sources, la conduite des brise-glace sur le lac fut poursuivie de façon systématique et sans aucun changement malgré la critique que provoqua le projet d'action auquel on s'était arrêté.

A l'aide de son thermomètre électrique très sensible, le professeur Barnes, membre de la Société Royale, de l'université McGill, a démontré qu'aussitôt que la glace a disparu d'une section du chenal l'eau qui la remplace absorbe immédiatement la chaleur solaire. C'est pourquoi, on décida de profiter de cette chaleur d'absorption pour hâter si possible la débâcle du lac Saint-Pierre. Telle est la raison pour laquelle les brise-glace créèrent un chenal aussi loin que possible en amont du lac, c'est-à-dire dans le cas qui nous occupe jusqu'à Lanoraie seulement. Il est certain que si l'on avait disposé de plus de temps, le chenal aurait été poussé plus avant dans le fleuve en le remontant. Comme on l'a déjà remarqué plusieurs fois, le courant du Saint-Laurent se manifeste presque exactement selon une ligne joignant la Traverse de l'Ile-aux-Raisins au quai de Nicolet. Ce qui permettait d'espérer que la chaleur solaire d'absorption acquise par l'eau contribuerait puissamment à céer une solution de continuité dans la glace entre les deux points susdits.

Du 12 au 15 avril, le "Lady-Grey" élargit le chenal dans les glaces, de la Traverse de Nicolet au Coude n° 2, donnant à cette partie du chenal dans le lac la facilité de se débarasser des glaces sur une largeur beaucoup plus considérable que jamais par le passé. A la Traverse, le passage pour les glaces avait un mille et demi de large puis il se rétrécissait graduellement pour n'avoir plus que trois quarts de mille de large au coude de la bouée blanche, d'où il continuait à se rétrécir jusqu'au coude n° 2, point où sá largeur n'était que d'un quart de mille.

Quand le "Lady-Grey" arriva à Nicolet le dimanche 16 avril, on s'aperçut que toute la glace du lac avait bougé durant la nuit. Après trois jours d'efforts répétés, le 19 avril, tout le milieu du lac était libre de glace. Mais il en restait encore beaucoup sur la rive nord et sur la rive sud.

Le lendemain 20 avril on inspecta tout le lac d'une extrémité à l'autre et l'on s'aperçut alors que la glace de la rive nord était tellement entamée dans sa masse, par l'action solaire, qu'il n'y avait plus lieu de redouter d'embâcle.

Si l'on se rappelle ce que nous avons dit ci-dessus au sujet de la débâcle de la rivière Richelieu, et que au printemps dernier cette débâcle se produisit le lundi le 17 avril dans l'après-midi, il était permis de supposer que le lac Saint-Pierre ne serait libre de glace que le dimanche 23 avril. Or, au lieu de cela, grâce au

travail des brise-glace la débâcle du lac survint le 16 avril, c'es-à-dire avant celle de la rivière Richelieu. Bref, dès le 19 avril il n'y avait plus de glace dans le lac: 3 jours plustôt que l'époque normale de la débâcle si les choses avaient été laissées à elles-mêmes comme par le passé. Ainsi qu'on l'espérait la glace se rompit d'elle même, assez bien entre l'Ile-aux-Raisins et Nicolet, ce qui prouve, que tout compte fait la façon dont on a manœuvré les brise-glace avait apparemment sa raison d'être. Pendant deux jours, on brisa la glace parmi les Iles-de-Sorel pour se débarrasser de quelques embâcles et maintenir le mouvement des glaces. Le 23 avril, le "Lady-Grey" commença à travailler sur la dernière étape de son parcours. A ce moment, le fleuve était pratiquement exempt de glaces depuis Sorel jusqu'en aval de la Traverse de Contrecœur. En amont de ce dernier point, il y avait partout de la glace mais elle avait déjà bougé. On n'eut pas de grande difficulté à se frayer un chemin à travers cette glace et le bâtiment remonta le fleuve jusqu'au cap Saint-Michel où on trouva une autre étendue d'eau libre. De cet endroit on retourna à Sorel et la glace étant partie durant la nuit, le matin suivant l'eau libre s'étendait jusqu'au feu inférieur de l'Ile-aux-Vaches. Ce fut là que le brise-glace reprit son travail avançant de 2 milles durant la journée à travers une épaisse masse de glace mélangée de frasil, ce qui fit que la nuit venue, le brise-glace se trouvait en face du quai de la Pointe-aux-Trembles. Le 25 avril il ne restait plus qu'à traverser la glace sur une longueur de 3 milles environ avant d'atteindre l'eau libre en aval de la longue-Pointe. Mais, le travail à travers cette étendue de glace n'était pas sans difficultés attendu qu'il s'agissait de glace de frasil qui atteignait le fond du fleuve. Néanmoins à 4.50 heures de l'après-midi un chenal avait été ouvert à travers ce frasil et une heure après le "Lady-Grey" arrivait à Montréal ayant terminé le travail le plus habile et le plus difficile qu'un brise-glace ait pu encore accomplir au cours d'une saison.

Ainsi qu'il a été dit dans le rapport précédent le maintien de la navigation hivernale entre Québec et Batiscan ou Trois-Rivières offre les trois conséquences suivantes:

1. Empêchement des inondations.
2. Ouverture plus hâtive de la navigation jusqu'à Montréal.
3. Prolongement de la durée des travaux de dragage.

Le premier de ces résultats a été obtenu car il n'y a pas eu d'inondations depuis que l'on s'est sérieusement servi des brise-glaces. Quant aux second et troisième résultats il n'est pas douteux non plus qu'on les ait atteint bien qu'il soit impossible de dire de combien de temps l'ouverture de la navigation a été hâtée par le départ des glaces brisées par des bâtiments spéciaux. Cependant, le départ de la glace du lac Saint-Pierre trois jours plus tôt qu'il se serait produit dans des conditions normales montre en tous cas jusqu'à quel point il a été avantageux de se servir de brise-glaces. Etant donnée l'expérience acquise cette année, je suis d'avis que l'on peut maintenir le fleuve navigable entre Québec et Trois-Rivières mêmes par des froids aussi rigoureux que ceux de l'hiver dernier.

Au cours de cet hiver les brise-glaces ont créé un chenal dans la glace sur une longueur de 85½ milles. Il s'agit ici d'un chenal ouvert par des brise-glace éperonnant la glace et il n'est pas tenu compte des étendues d'eau libre rencontrées dans le chenal, lesquelles fprent facilement débarrassées de glaçons flottants par le passage du brise-glace quelquefois répété dans les deux sens, non plus qu'il n'a été tenu compte des embâcles que l'on dut briser une seconde fois. Quatre-vingt-cinq milles et demi parcourus en 70 jours donnent un progrès moyen de 1¼ mille par jour retards compris. En somme, le travail des brise-glaces ouvrait à la navigation un chenal de 125 milles de long.

Dans de la glace de moyenne épaisseur, le "Lady-Grey" donne un coup d'éperon toutes les trois minutes et le "Montcalm" toutes les 4 minutes et demie parce que plus lent que le "Lady-Grey" les chiffres permettent de se faire une idée des efforts que doivent faire la coque et les machines des brise-glaces.

De nouveau, je n'ai qu'à faire l'éloge de la façon dont les capitaines Mercier et Pelletier ont conduit les travaux des brise-glaces durant l'hiver.

J'ai l'honneur d'être, monsieur.
Votre obéissant serviteur,

N. B. McLEAN.

V. W. Forenet, C.E.,
Ingénieur-surintendant,
Chenal maritime du fleuve Saint-Laurent,
Ministère de la Marine et des Pêcheries,
Sorel.

RENSEIGNGMENTS GÉNÉRAUX.

Parmi les faits saillants de la saison de navigation nous citerons l'inauguration d'une ligne de navigation à vapeur à bâtiments rapides entreprise par la Canadian Northern Steamship. Sous le nom de "Ligne Royale" cette compagnie a maintenu toute la saison un service bi-hebdomadaire entre Montréal et Bristol. Les deux bâtiments employés par cette ligne le "Royal Edouard" et le "Royal Georges" sont les premiers paquebots océaniques ayant navigué sous pavillon canadien.

Au cours du curage du chenal en 1910, on n'y a constaté la présence d'aucun obstacle sérieux. On a bien dit que 2 ou 3 navires avaient touché en amont de Québec mais l'examen le plus sérieux du chenal n'y révéla rien d'anormal. Comme d'habitude pour marquer la profondeur d'eau dans le chenal 1, et ce dans leur voisinage, on a entretenu deux sémaphores, l'un à Saint-Jean-Deschaillons qui donne la profondeur d'eau du chenal dragué du Cap-à-la-Roche et inaugura son service le 2 mai, l'autre à Saint-Nicolas qui donne la profondeur d'eau au-dessus de la barre non draguée de Saint-Augustin et dont on s'est servi à partir du 24 mai 1910.

Ce fut le 6 octobre 1910 que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries entreprit son voyage annuel d'inspection du chenal maritime du fleuve Saint-Laurent entre Montréal et l'Ile-aux-Grues.

Pour ce voyage, le vapeur "Lady-Grey" quitta le quai Victoria de Montréal à 9½ heures du matin. L'inspection dura 3 jours durant lesquels on inspecta les divers travaux en cours d'exécution entre Montréal et l'Ile-aux-Grues en aval de Québec. Le ministre, M. Brodeur, était accompagné de plusieurs des fonctionnaires de son ministère ainsi que par les représentants de la Fédération des Armateurs du Canada, de la Chambre de Commerce et du Board of Trade, de Montréal, des commissaires des ports de Québec et de Montréal et des pilotes de Québec et de Montréal.

Au cours de cette tournée d'inspection, on se trouva satisfait du progrès des travaux entrepris sur différents points.

On s'intéressa beaucoup aux expériences de dérochement faits avec une dérocheuse à ciseau, employée au Cap-à-la-Roche, où ses travaux avançaient comme il faut.

Comme l'on doutait du succès de cette machine, on avait décidé de se servir de la coque et autant que possible de la machinerie du chaland de levage de dérochement que l'on construisait aux chantiers maritimes de Sorel. Grâce à cette décision, il ne fut par conséquent nécessaire que d'acheter un mouton de dérochement à ciseau et un treuil de levage qui furent vendus par MM. Lobnitz et Cie, de Renfrew, Ecosse. Le poids du mouton en question est de 20 tonnes.

Après que l'on eut achevé l'installation de l'appareil sur le chaland de levage de dérochement, on commença à s'en servir au Cap Charles, qui se trouve dans la section du chenal dit du Cap-à-la-Roche. A cet endroit l'argile schisteuse est très dure et l'on ne tarda pas à se rendre compte que la dérocheuse à mouton-ciseau brisait facileuent cette roche. En moyenne il fallait 5 coups de mouton pour qu'il pénètre de 3 pieds,

les coups de mouton étant portés à des intervalles de 5 pieds. Il est à remarquer que la roche brisée ne présentait pas de fragments trop grands pour être dragués.

C'est ainsi que l'on eut la preuve qu'après le passage de la dérocheuse une drague pouvait enlever environ 75 pour 100 de plus de roche en un temps donné que si la roche n'avait pas été entamée par la dérocheuse. Comme avantage du nouveau système, il est bon de signaler qu'en outre de la grande quantité de roche qu'il permet d'enlever, la drague fatigue beaucoup moins, d'où la nécessité de moins grandes réparations et moins de perte de temps.

Les résultats obtenus pendant la saison de navigation 1910 furent si satisfaisants qu'un appareil complet de dérochement fut commandé à MM. Lobnitz et Cie. Et comme l'on s'aperçut que le mouton de 50 pieds serait trop court pour le creusement d'un chenal de 35 pieds, en travaillant à marée haute, on a commandé un mouton plus long du poids de 22 tonnes. Ce nouveau mouton permettra à la dérocheuse de travailler à un chenal de 35 pieds de profondeur. On s'attend à ce que la nouvelle machine soit prête au cours de la saison prochaine.

Avant la fin de la saison de navigation on a achevé le chenal du cap Lévrard. Il a maintenant 450 pieds de large et il a été approfondi jusqu'à 30 pieds aux basses eaux de l'étiage de 1897. Naguère ce chenal n'avait que 300 pieds de large et 27½ pieds de profondeur à l'eau basse ordinaire.

Dans le nouvel axe du chenal on a établi des feux.

Le chenal de 30 pieds de profondeur est maintenant achevé jusqu'à l'extrémité d'amont du chenal du Cap-à-la-Roche, soit sur une distance de 107½ milles à partir de Montréal.

Au cours de la saison dernière on a avancé quelque peu les travaux du chenal de 35 pieds projeté. C'est ainsi que la drague *N°* 7 a creusé le chenal à 35 pieds de profondeur sur une distance de 3 milles dans le lac Saint-Pierre, par rapport au plan des basses eaux de 1897. A cette profondeur il est à remarquer que les matériaux de déblai sont beaucoup plus durs.

Lorsque l'on aura achevé de construire l'outillage supplémentaire destiné au creusage du chenal de 35 pieds projeté, on pourra s'attendre à un progrès rapide des travaux.

Comme la cale sèche flottante que l'on entend établir dans le port de Montréal profitera considérablement au développement de la navigation sur le Saint-Laurent et comme l'emplacement destiné à cette cale sèche flottante, de construction prochaine pour les commissaires du port de Montréal, se trouve à une petite distance du chenal maritime, le département de la Marine et des Pêcheries a consenti à draguer un chenal qui donnera accès au dit emplacement de la cale sèche flottante. Les travaux de ce chenal ont été entrepris au commencement de la saison et on les a avancés de façon satisfaisante. On s'attend à ce que ce chenal d'accès se trouve achevé à la fin de la prochaine saison de navigation, alors qu'il devra avoir une profondeur de 30 pieds par rapport au plan des basses eaux de 1897 et une largeur minimum de 750 pieds.

Le coût total des travaux d'établissement du chenal maritime depuis 1851 jusqu'à la fin du dernier exercice, y compris l'outillage, les ateliers, les levés d'étude, etc., s'est élevé à:—

Dragages	$ 8,358,332 23
Outillage, ateliers, levés d'étude	3,756,770 41
Total	$12,115,102 64

Le total des verges cubes draguées dans des sols de déblai, variant du roc schisteux à l'argile bleuâtre molle a atteint au cours des dites années le chiffre de 73,721,627 verges cubes.

Années.	Profondeur moyenne pour chaque mois dans le chenal de 27½ pieds. (27½ pieds à l'étiage ordinaire.)							D'après l'échelle d'eau de Sorel, de mai à novembre, chaque année.	
	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Maximum	Minimum
	pds pcs	pds pcs	pds pcs	pds pcs	pds pcs	pds pcs	pds pcs	pds pcs	pds pcs
1890	35 6	35 3	31 9	30 6	30 9	29 9	30 6	37 0	29 0
1891	34 6	31 3	29 9	29 9	30 0	28 3	28 3	36 9	27 3
1892	31 0	31 9	31 6	30 6	28 9	28 3	28 3	33 6	27 3
1893	36 0	34 3	30 9	29 9	29 6	28 6	28 0	37 6	27 6
1894	34 6	31 9	31 0	29 2	28 3	28 9	29 0	36 0	27 7
1895	33 3	31 3	28 3	28 3	27 6	26 9	26 9	34 6	25 10
1896	33 6	30 6	28 9	28 0	27 6	27 9	29 0	37 0	27 4
1897	35 6	32 6	30 3	29 3	28 0	27 0	27 6	37 0	26 5
1898	31 6	30 9	29 8	28 2	28 2	28 3	28 6	32 1	26 9
1899	36 2	31 9	30 3	28 6	27 6	28 0	27 9	37 9	27 9
1900	33 6	30 9	30 6	29 6	28 1	28 9	29 2	35 9	27 4
1901	34 3	31 10	29 2	28 3	27 7	27 4	27 3	36 3	26 6
1902	32 2	32 2	32 2	29 4	28 1	28 1	29 0	34 1	27 6
1903	33 0	30 11	30 5	29 5	28 4	29 0	27 11	32 8	26 11
1904	36 3	34 5	30 9	29 5	29 5	30 4	29 3	37 4	28 1
1905	31 10	30 8	29 7	29 0	28 0	28 5	28 1	33 6	27 1
1906	32 4	31 5	29 3	27 11	27 3	27 4	27 6	33 3	26 9

Années.	Profondeur moyenne pour chaque mois dans le chenal de 30 pieds. (30 pieds à l'étiage extrême de 1897.)							D'après l'échelle d'eau de Sorel, de mai à novembre, chaque année.	
	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Maximum	Minimum
	pds pcs	pds pcs	pds pcs	pds pcs	pds pcs	pds pcs	pds pcs	pds pcs	pds pcs
1907	37 1	35 9	34 3	32 10	32 4	32 9	33 7	38 3	31 10
1908	41 5	37 10	33 10	32 10	32 0	31 0	30 6	42 4	30 0
1909	40 6	37 6	33 10	33 2	32 7	32 4	31 6	42 7	30 11
1910	35 7	34 5	32 3	31 7	31 6	31 6	31 7	37 1	30 7

COÛT DU CHENAL MARITIME À VENIR JUSQU'À CE JOUR.

TABLEAU indiquant le coût du dragage et de l'outillage, et les quantités draguées jusqu'au 31 mars 1911.

—	Coût du dragage.	Dépenses : outillage, ateliers, levés, etc.	Quantités draguées.
	$ c.	$ c.	Verges cubes.
COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL, 1851 À 1888.			
Dragage de Montréal au Cap-à-la-Roche, à 27 pieds à marée basse ordinaire, et du Cap-à-la Roche à Québec, 27½ pieds à mi-marée	3,402,494 35	534,809 65	19,865,693
MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.			
Dragage comprenant l'élargissement et le nettoyage du chenal ; creusage du Cap-à-la-Roche au Cap-Charles à 27½ pieds à marée basse ordinaire, et dragage aux Grondines, à Lotbinière et à Sainte-Croix, 1889 au 30 juin 1899	829,583 08	486,971 79	3,558,733
Projet de 1899—			
Dragage du chenal entre Montréal et Québec, à 30 pieds, à l'étiage extrême de 1897 ; aussi élargissement à une largeur minimum de 450 pieds, et redressement—			
Exercice 1899-1900	100,191 01	265,270 78	1,107,894
" 1900-1901	136,680 83	287,040 04	2,479,385
" 1901-1902	185,429 80	479,731 47	3,098,350
" 1902-1903	255,776 55	277,703 50	6,544,605
" 1903-1904	276,958 59	308,765 44	4,619,260
MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.			
Y compris travaux en aval de Québec.			
Exercice 1904-1905	311,087 93	266,460 33	2,716,220
" 1905-1906	431,768 30	125,107 37	4,017,530
" 1906-1907, (1er juillet 1906 au 31 mars 1907)	302,677 37	80,613 26	3,001,010
" 1907-1908	478,209 66	179,339 78	4,831,875
" 1908-1909	497,686 03	209,636 55	5,896,737
" 1909-1910	572,950 71	117,072 64	6,354,285
" 1910-1911	576,838 02	138,247 81	5,600,050
	8,358,332 23	3,756,770 41	73,721,627

DRAGUES.

Drague à élévateur Laval (N° 1).—C'est la drague la plus ancienne de la flotte du chenal maritime. Sa coque est en bois. Elle a été construite à Ottawa en 1894. Cette drague est munie de godets en acier fondu, ce qui lui permet de travailler dans de la roche et des matériaux durs. Au cours de l'hiver 1909-1910 on a réparé les godets de cette drague, inspecté et réparé sa machinerie en général, renouvelé son tambour supérieur et inspecté et nettoyé complètement ses chaudières. La débâcle du fleuve Saint-Laurent s'étant produite beaucoup plus tôt que d'habitude et les réparations des dragues se trouvant alors terminées, les dragueurs purent entreprendre leurs travaux beaucoup plus tôt que par le passé. Ci-après nous décrivons en détail les travaux exécutés par les dragueurs au cours de l'exercice qui a commencé le 1er avril 1910:

La drague *N° 1* quitta Sorel à destination de la Pointe-aux-Trembles en haut le 18 avril et arriva à destination dans la journée même. Le lendemain matin on l'employa à enlever des tas de matériaux de fond dont le chaland préposé aux sondages avait constatéla présence dans le chenal de la Pointe-aux-Trembles. Il s'agissait de tas de sable noir et d'argile tendre. Ce travail ne dura que quelques jours.

Comme le département avait accepté le projet de draguer le chenal devant donner accès à la cale sèche flottante à Maisonneuve, port de Montréal, la drague *n° 1* fut amenée de la Pointe-aux-Trembles à cet endroit, dès le 25 avril elle commença le creusage du dit chenal d'accès qu'on devait draguer jusqu'à 30 pieds de profondeur d'après l'étiage de 1897, les opérations devant se poursuivre dans du tuf et de l'argile. La drague "Laval" continua à travailler à cet endroit jusqu'au 14 juin alors que l'eau ayant suffisamment baissé au cap Lévrard pour qu'elle pût travailler au chenal sans perdre de temps à marée haute à cause du peu de longueur de son élinde, on l'envoya dans cette localité pour achever le dragage du nouveau chenal du cap Lévrard, jusqu'à 30 pieds de profondeur d'après le plan d'eau de l'étiage de 1897. Au cours de ces opérations la drague avait à manœuvrer dans un terrain très dur et difficile composé de tuf, d'argile et de pierre. Après avoir achevé les travaux qui lui étaient assignés, le *n° 1* enleva plusieurs tas de matériaux du chenal dont la présence avait été signalée par le chaland de sondage. Le 12 septembre tout était terminé et le chaland de sondage ne trouvait plus aucun obstacle à signaler dans le chenal du cap Lévrard qui fut alors officiellement ouvert à la navigation des bâtiments d'un tirant d'eau de 30 pieds car il avait 450 pieds de large et 30 pieds de profondeur d'après le plan de l'étiage de 1897. Des armateurs ont fort prisé cette importante amélioration du chenal maritime.

La drague *N° 1* fut ensuite emmenée au coude de Batiscan qu'elle atteignit le 13 septembre et où elle devait enlever quelques bancs de sable signalés par le chaland de sondages. Ce travail se trouve achevé le 4 octobre alors que le *n° 1* fut amené à la Pointe-Citrouille, chenal Champlain, pour enlever d'autres bancs de sable signalés par le chaland de sondages. Aussitôt cela fait la drague fut envoyée le 14 octobre à Montréal pour continuer les travaux de creusage du chenal d'accès de la cale sèche flottante qu'elle avait quittés au commencement de la saison de navigation. Cette drague travailla au chenal d'accès susdit jusqu'au 25 novembre, date à laquelle elle dut regagner Sorel pour y passer l'hiver.

Sur les 188 jours que travailla au total la drague *n° 1* sa machinerie fonctionna dans la proportion de 60 p. 100 de toute la durée du temps de travail.

Au total, elle enleva 309,150 verges cubes de déblais au coût total de $52,156.67, c'est-à-dire à raison de 16⁸⁷⁄₁₀₀ cents par verge cube.

Drague Laurier à élévateur (N° 2).—La coque de cette drague est aussi en bois. Elle a été construite en 1897 aux chantiers maritimes de Sorel. La drague N° 2 est munie de godets en acier fondu spécialement destinés à travailler dans de la pierre et des terrains durs. Au cours de l'hiver 1909-1910 on a réparé complètement les godets, le couloir, la machinerie et les chaudières du N° 2 et renforcé son châssis "A" et sa grue de l'avant. En outre, on a inspecté et réparé l'élinde que l'on a renforcée par des entretoises supplémentaires.

Ci-après nous donnons en détail le compte rendu des travaux exécutés par la drague *N° 2* au cours de l'exercice qui a commencé le 1er avril 1910:

Le 11 avril, comme tout était prêt, cette drague quitta Sorel à destination de Varennes. Cette date de début des travaux était exceptionnellement hâtive et sans précédent.

Le N° *2* fut placé dans le chenal du coude pour l'approfondir jusqu'à 35 pieds d'après le plan d'eau de 1897. Il devait en outre élargir cette parti du chenal, son travail s'exécutant dans de l'argile.

La drague dont nous parlons continua à travailler là jusqu'à ce que l'état de choses au Cap-à-la-Roche fut tel qu'elle put y travailler avantageusement. Aussi le 23

avril, le *N° 2* fut-il envoyé dans le coude du chenal du Cap-à-la-Roche et là la drague reprit les travaux où elles les avait interrompus dans la saison précédente. Dans ce cas elle avait à enlever de l'argile schisteuse compacte.

Le N° *2* travailla au Cap-à-la-Roche jusqu'au 11 novembre et le 12 partit pour Varennes pour y continuer les travaux qu'elle avaient discontinués au printemps.

Le 25 novembre cette drague rentra à Sorel pour y passer l'hiver. Pendant les 195 jours de travail effectués au total par le *N° 2* sa machine travailla effectivement durant les 68 p. 100 de toute la durée du temps du travail.

Au total la drague *N.° 2* enleva 216,000 verges cubes de déblais au coût de $48,267.66, c'est-à-dire à raison de 22^{34}⁄100 cents par verge cube.

Drague Aberdeen à élèvateur N°3.—Cette drague a été entièrement construite aux chantiers de Sorel en 1900, et sa coque est en acier. Ses godets sont en acier fondu afin de pouvoir travailler dans des terrains durs.

Au cours de l'hiver 1909-1910 on a réparé les œuvres en bois de cette drague et ses chaudières et mis en état toute sa machinerie pour qu'elle fut prête au début de la prochaine saison de travail. Ajoutons qu'on a renouvelé son tambour inférieur.

Ci-après, nous donnons un compterendu détaillé des travaux exécutés par cette drague durant l'exercice fiscal qui a commencé le 1er avril 1910:

La drague N° *3*, a elle aussi commencé ses travaux de très bonne heure, ayant quitté Sorel le 11 avril à destination de la Pointe-aux-Trembles (en haut) où elle fut chargée de creuser le chenal dans la moitié sud du chenal dit de la Pointe-aux-Trembles qui allait être creusé à 35 pieds de profondeur d'après le plan d'eau d'étiage de 1897.

Cette drague travailla à cet endroit jusqu'au 23 mai, date à laquelle elle fut amenée en aval du cap Charles pour continuer les dragages qu'elle avait déjà faits à la courbe du chenal au cours de la campagne précédente. Le déblais à exécuter à cet endroit consistait principalement à enlever une roche schisteuse très dure.

Le 26 mai la drague *N° 3* eut à subir un accident très grave causé par le vapeur *Royal Edouard* qui passant près de la drague à une trop grande vitesse la poussa tellement de l'avant que son échelle vint frapper l'excavation faite dans le roc. Le contre-coup soudain que produisit ce choc brisa les supports du tambour supérieur, d'où la nécessité de remorquer la drague à Sorel, pour y faire des réparations qui ne furent terminées que le 3 juin, alors que la drague regagna son poste de travail au coude du cap Charles. Cependant, la grande dureté de la roche schisteuse à entamer s'oppose aux progrès rapides des travaux qui par conséquent n'avançèrent que très lentement.

En conséquence, on amena au coude du cap Charles à côté de la drague *N° 3* la dérocheuse que l'on avait équippée aux chantiers de Sorel. Cette dérocheuse eut pour mission de briser la roche schisteuse, travail qu'elle fit de façon satisfaisante.

Il est à noter que l'emploi de cette dérocheuse avait un caractère d'expérience, attendu que sa coque avait été construite pour un appareil de levage de dérochement. Toutefois, son treuil et son mouton avaient été construits aux ateliers de MM. Lobnitz et Cie, de Renfrew, Ecosse.

Toutes les expériences faites avec ce bateau de dérochement furent satisfaisantes, car une fois que la drague fut mise en présence de la roche brisée, elle put l'enlever avec beaucoup moins d'efforts pour ses machines que par le passé, lesquelles, partant, eurent à subir moins de réparations, ce qui économisa du temps. Avec l'aide de la dérocheuse à ciseau, le rendement de la drague fut augmenté de 75 pour 100 environ.

Pendant que la dérocheuse brisait la roche d'argile schisteuse le 23 avril, la drague *N° 3* fut amenée au-dessus du haut-fond de la Grande-Pointe à peu de distance en aval de l'endroit où elle travaillait, pour y faire des dragages demandés par des armateurs. A cet endroit, il s'agissait d'enlever de l'argile et des pierres. Le *N° 3* travailla au haut-fond de la Grande-Pointe jusqu'au 8 août, alors que la drague fut ramenée à la courbe du cap Charles pour enlever la roche qui avait été brisée par la

dérocheuse. On constata à ce moment que le bris de la roche avait été bien fait et que la drague pouvait l'enlever facilement. Une fois l'enlèvement de la roche terminé, la drague *N° 3* fut ramenée de nouveau au-dessus du haut-fond de la Grande-Pointe pour continuer le dragage qu'elle avait discontinué.

Le 12 octobre, le *N° 3* retourna de nouveau au cap Charles pour enlever une quantité de roche d'argile schisteuse que l'on avait expressément brisée pour qu'elle l'enlevât, ce qu'il fit facilement.

La drague fut employée à ce travail jusqu'au 6 novembre, date à laquelle elle fut remorquée vers la Pointe-aux-Trembles (en haut) où elle arriva le 9 novembre. A cet endroit, la drague eut à creuser la moitié sud du chenal de la Pointe-aux-Trembles jusqu'à une profondeur de 35 pieds d'après le plan d'étiage de 1897. Il s'agissait de déblayer à la Pointe-aux-Trembles du sable et de l'argile. Le *N° 3* poursuivit ses travaux à cet endroit jusqu'au 21 novembre, alors qu'on le remorqua à Sorel pour y passer l'hiver.

Cette drague *N° 3* a été employée pendant 184 jours alors qu'elle travailla effectivement durant les 69 pour 100 de la durée totale du temps de son emploi.

En tout, elle a enlevé 275,950 verges cubes de déblais au coût de $50,230.58, soit à raison de 18²⁰⁄₁₀₀ cents par verge cube.

Drague à élévateur Minto (*N° 4*).—Cette drague est du même type et de la même forme que le *N° 3*. Elle a été construite aux chantiers de Sorel en 1900. Ce *N° 4* est aussi pourvu de godets en acier fondu pour pouvoir draguer de la roche et d'autres matériaux durs.

Au cours de l'hiver 1909-10, on a complètement examiné et réparé cette drague et mis sa machinerie en bon état pour qu'elle fût prête à entreprendre ses travaux la prochaine saison.

On a renouvelé ses tambours supérieurs et inférieurs.

Ci-après, nous donnons un compte rendu détaillé des travaux exécutés par cette drague durant l'exercice fiscal qui a commencé le 1er avril 1910:

Le 11 avril, la drague *N° 4* quitta Sorel à destination de Varennes où elle avait à approfondir et à élargir le coude que le chenal fait à cet endroit: nature du déblai: argile bleue.

Cette drague continua à travailler à Varennes jusqu'au 25 mai, alors qu'on la remorqua jusqu'au Cap-à-la-Roche pour reprendre le dragage qu'elle avait fait là durant la saison précédente. Nature du débai exécuté: argile ferme encaissant des pierres et de la roche d'argile schisteuse.

La drague *N° 4* travailla avec succès au Cap-à-la-Roche jusqu'au 17 novembre, alors que l'un des maillons de la noria des godets s'étant brisé, ils tombèrent au fond de l'eau. De plus, comme il était impossible de relever l'élinde par suite d'un déplacement de la chaîne soutenant les godets, on fut obligé de demander à un scaphandrier de réparer cette avarie. Mais, comme le scaphandrier se rendit compte que ce travail serait long et comme la saison était déjà très avancée, on décida de lever les ancres et de remorquer la drague à Sorel où elle pourrait être plus facilement réparée. La drague *N° 4* arriva donc à Sorel le 21 novembre où elle resta pour y passer l'hiver, attendu que lorsque ses réparations se trouvèrent terminées, la saison était trop avancée pour qu'elle put reprendre ses travaux.

Le *N° 4* a été employé pendant 88 jours sur lesquels il n'a travaillé effectivement que durant les 75 pour 100 de ce laps de temps.

Au cours de ses travaux, elle a enlevé au total 399,750 verges cubes de déblais au coût de $52,512.06, c'est-à-dire à raison de 13¹³⁄₁₀₀ cents la verge cube.

Drague à élévateur Lafontaine (*N° 5.*)—Cette drague fut aussi construite aux chantiers maritimes de Sorel et terminée en 1901. Sa coque est en bois. Elle est munie de godets en acier fondu pour travailler dans de la roche.

Au cours de l'hiver 1909-10, on a complètement inspecté et réparé cette drague *N° 5* pour qu'elle fut prête à entreprendre ses travaux au cours de la prochaine saison. On a renouvelé son tambour supérieur.

Ci-après nous donnons en détail un compte rendu des travaux exécutés par cette drague durant l'exercice qui a commencé le 1er avril 1910:

Le 11 avril, le *N° 5* partit de Sorel à destination de Varennes exceptionnellement de bonne heure et reprit dans le coude du chenal les travaux de dragage qu'elle y avait interrompus la saison précédente et ce, dans l'intention d'approfondir le chenal jusqu'à 35 pieds par rapport au plan d'eau de l'étiage de 1897: les déblais, à être effectués dans de l'argile dur. Cette drague continua ses dragages de façon très satisfaisante jusqu'au 28 mai alors qu'elle fut remorquée en aval jusqu'au Cap-à-la-Roche où elle avait à enlever de la roche d'argile schisteuse.

Malheureusement le 2 juillet la drague *N° 5* brisa son câble métallique de l'avant et arracha la louve à laquelle elle était amarrée, ce qui obligea à creuser un nouveau trou dans la roche pour mettre une nouvelle louve. Ce contre-temps fut cause que non seulement la drague *N° 5* perdit du temps mais aussi la drague *N° 2* que l'on employa pour la pose de la nouvelle louve. L'accident dont nous parlons a été occasionné par le vapeur de l'Etat *Laurentic* qui a passé à côté de la drague à une trop grande vitesse.

Le 9 juillet les travaux de réparations se trouvant terminés la drague recommença à travailler, mais à peine avait-elle reprit ses manœuvres que la nouvelle louve fut arrachée, ce qui causa un surcroît de perte de temps aux deux dragues. On finit cependant par trouver un point de la roche de fond plus ferme où l'on mit la louve d'amarrage, qui résista comme il faut aux grands efforts qu'elle eut à supporter pendant le reste de l'été.

Le 16 on se vit dans l'obligation de remorquer la drague à Sorel pour réparer son tambour supérieur. Cette réparation se trouva achevée le 19 alors que le *N° 5* fut ramené au Cap-à-la-Roche pour y continuer ses travaux jusqu'au 11 novembre, date de son retour au coude que le chenal fait à Varennes où ce bateau-dragueur reprit ses travaux au point où ils avaient été laissés au printemps. A Varennes, la drague avait à élargir le chenal et à l'approfondir dans de l'argile jusqu'à 35 pieds d'après le plan d'eau de l'étiage de 1897.

Le 25 novembre le *N° 5* fut ramené à Sorel pour y passer l'hiver.

Au cours de la saison de travail cette drague a été employée pendant 190 jours et elle a travaillé effectivement durant 71 p. 100 de ce taps de temps.

Au total le *N° 5* a enlevé 304,350 verges cubes de déblais au coût de $61,088.23, soit à raison de 20⁰⁷⁄₁₀₀ cent par verge cube.

Drague à élévateur Baldwin (*N° 6*).—Cette drague a été construite aux chantiers maritimes de Sorel en 1902. Sa coque est en bois. Le *N° 6* est muni de grands godets destinés à travailler dans le sol tendre mais avec assez de dents cependant pour permettre l'enlèvement de l'argile dure, etc. Cette drague a été complètement inspectée et réparée au cours de l'hiver 1909-1910 afin d'être à même d'entreprendre les travaux au cours de la prochaine saison. On a renouvelé son tambour inférieur.

Le 21 avril la drague *N° 6* étant absolument prête, on l'amena de Sorel à Montreal où elle allait draguer le chenal maritime devant permettre d'atteindre le bassin de la cale sèche flottante à Maisonneuve, port de Montréal. Nature des déblais à enlever: argile, sable, pierre et des fragments détachés de roche d'argile schisteuse.

Le travail à cet endroit ayant été terminé le 23 juin la drague enleva pendant 2 jours des amas de matériaux qui se trouvaient dans le chenal de la Pointe-aux-Trembles et elle fut remorquée jusqu'au coude du lac Saint-Pierre où jusqu'au 29 elle enleva des amas d'argile bleue tendre dont la présence avait été signalée par le chaland de sondages.

Après quoi cette drague fut amenée en aval dans le chenal Champlain pour enlever des barres de sable, ce à quoi elle s'employa jusqu'au 26 septembre moment

où il fut nécessaire d'amener le *N° 6* à Sorel pour renouveler le support de son tambour supérieur. Pendant que l'on procédait à ce renouvellement, on s'aperçut que le tambour lui-même était fendu et comme il n'y en avait pas de neuf de disponible aux chantiers, on dut en fondre un, ce qui retarda le départ de la drague. Pendant que l'on enfonçait le nouvel arbre de support dans le tambour, ce dernier se cassa en morceaux. En conséquence, on décida de rapiécer l'ancien tambour pour qu'il put permettre d'achever les travaux de la saison attendu que s'il eût fallu attendre la fonte d'un autre tambour, cela aurait par trop retardé la drague. L'ancien tambour ayant été réparé la drague se trouva prête à recommencer ses opérations le 19 novembre, ce qu'elle fit à la traverse Sainte-Anne immédiatement en aval de Sorel, où elle travailla jusqu'à la fin de la saison dans de l'argile bleue tendre. Les dragages avaient pour but de creuser le chenal à 35 pieds par rapport au plan d'eau d'étiage de 1897. La drague travailla à cet endroit de façon satisfaisante jusqu'au 26 novembre 1910 alors qu'elle fut amenée à Sorel pour y passer l'hiver. Le *N° 6* fut au total employé pendant 168 jours et sa machinerie ne travailla effectivement que pendant 75 pour 100 de ce laps de temps. Au total cette drague a enlevé 375,925 verges cubes de déblais au coût de $58,221.28, soit à raison de 15⁴⁸⁄₁₀₀ cents par verge cube.

Drague hydraulique J. Israël Tarte (*N° 7*).—La coque de cette drague est en acier du même type et de la même forme que les coques en acier des dragues à élévateur. Elle a été construite en 1902 aux atelier de la Polson Iron Works Company de Toronto, Canada.

Durant l'hiver de 1909-1910, cette drague a été complètement inspectée et réparée et ses machines mises en état de façon à pouvoir travailler durant la prochaine saison.

Au cours de l'hiver on a achevé la construction de 4 nouvelles sections de pontons de 100 pieds de long chacune que l'on avait l'intention d'employer avec la manche de déversement actuel afin de pouvoir déverser plus loin les matériaux aspirés par la drague. On a en outre modifié le coude d'attaque de la manche ou conduite de succion afin de permettre à l'appareil de draguer à une plus grande profondeur conformément au projet d'un chenal de 35 pieds. Enfin, on a installé à bord de la drague un nouveau canot de sauvetage.

Ce fut le 15 avril que la drague *N° 7* quitta Sorel plus de bonne heure que jamais pour commencer ses travaux immédiatement en aval du coude de la bouée blanche pour achever le creusement et l'élargissement du chenal sur une petite distance où ces travaux n'avaient pas été faits pendant la saison précédente et qu'elle allait terminer dans de l'argile tendre jusqu'à 30 pieds de profondeur par rapport au plan d'eau de l'étiage de 1897. Ces opérations se trouvèrent terminées le 23 mai, alors que la drague fut chargée de creuser le chenal à l'extrémité d'amont du coude de la bouée blanche jusqu'à 35 pieds par rapport au plan d'eau d'étiage de 1897.

Etant donnée la difficulté que l'on eut à obtenir la pression de vapeur convenable la drague perdit beaucoup de temps au cours de la dernière saison. Ce manque de pression était dû en partie au mauvais état des chaudières, mais surtout à la qualité inférieure du charbon fourni.

Il y eut aussi perte de temps par suite du passage des vapeurs attendu que la drague travaillait juste en travers du chenal, ce qui exigeait de grandes précautions pour empêcher qu'elle n'encombrât le chenal au détriment de la navigation. De là l'obligation qu'avait le *N° 7* de se déplacer sur le banc en temps opportun au passage des navires.

Le 15 juillet on constata que les chaudières étaient en si mauvais état que l'on décida de ramener la drague à Sorel pour y faire des réparations qui furent poursuivies nuit et jour. Ces réparations s'étant trouvées terminées le 25 juillet, la drague retourna au lac Saint-Pierre pour y poursuivre ses travaux.

Le 8 octobre, un accident arriva au cours duquel se brisa l'arbre du manchon porte-lames. Cet accident retarda le dragage pendant plusieurs jours.

Après l'avoir repris, le *N°* 7 le continua jusqu'au 19 novembre, date à laquelle il fut remorqué à Sorel pour y passer l'hiver.

Au total cette drague avait été employée pendant 177 jours, sa machinerie ayant travaillé effectivement durant les 45 pour 100 de la durée du temps des travaux.

Le nombre total de verges cubes enlevées se chiffre à 2,352,200 au coût de $119,214.67, soit à raison de $5^{06}/_{100}$ cents par verge cube.

Drague à godets N° 10—coque d'acier.—Cette drague a été construite aux chantiers maritimes de Sorel et achevée en 1910. Ses plans ont été exécutés par M. John Kennedy, ingénieur conseil de la commission du port de Montréal. Il est admis que la drague *N° 10* est la plus puissante de ce type au monde.

Ci-après nous donnons les dimensions de ce bateau-dragueur:

Longueur entre perpendiculaires, 132 pieds 6 pouces.
Largeur hors membrures au maître couple, 42 pieds.
Tirant d'eau à l'avant, 11 pieds 6 pouces.
Tirant d'eau à l'arrière, 9 pieds 9 pouces.
Longueur de la poutre d'un centre à l'autre, 55 pieds 3 pouces.
Longueur des béquilles, 74 pieds.
Machines principales, 2 compound, 16 x 30 x 22 pouces.
Machines des manœuvres, simples, 14 x 14 pouces.
Machines pour cabestan, simples, 10 x 14 pouces.

La capacité du godet de cette drague est de 9 verges cubes pour de la roche et de 11 verges cubes pour des sols tendres.

L'effort exercé sur le câble de levage du godet est de 180,000 livres.

Cette drague peut travailler jusqu'à des profondeurs de 50 pieds. Elle est éclairée à l'électricité.

La vapeur pour les machines est fournie par une chaudière marine de 12 pieds de diamètre par 10 pieds de long chauffée par des fournaises Morrison. Dans cette chaudière la vapeur peut développer une pression de travail de 160 livres par pouce carré.

Ce fut le 1er août que la drague *N° 10* quitta Sorel à destination de Montréal. Pour exécuter ce voyage, elle fut remorquée par le vapeur de l'Etat *Lady Grey* et par les remorqueurs *Contrecœur* et *Jessie Hume.* Dans la journée même de son départ, elle arriva à 7 heures du soir au cap Saint-Michel où elle fut à l'ancre pour passer la nuit.

Le lendemain matin à 8.30, le *N° 10* arriva à la crique Molson où elle allait travailler au creusement du chenal appelé à donner accès dans le port de Montréal au bassin de la future forme flottante.

Ce ne fut que le 10 août que cette drague commença ses travaux. Cependant plusieurs de ses pièces s'étant brisées, ce à quoi on pouvait s'attendre, vu que l'on fonctionné effectivement que durant les 57 pour 100 de ce laps de temps. La drague de la saison 1910. Toutefois l'on s'attend à ce qu'elle donne un bon rendement en 1911 après que tous ses défauts constatés auront été supprimés.

Durant la saison, la drague *N° 10* a été employée 92 jours et ses appareils n'ont fonstionné effectivement que durant les 57 pour 100 de ce laps de temps. La drague a au total enlevé 56,725 verges cubes de tuf au coût de $24,880.92, soit à raison de $43^{86}/_{100}$ cents par verge cube.

Durant l'exercice qui s'est terminé le 31 mars 1911, les dragues employées dans le chenal maritime entre Montréal et Québec ont enlevé au total 4,290,050 verges cubes de déblais au coût total de $466,572.01, soit à raison de $10^{87}/_{100}$ cents par verge cube.

Drague à succion Beaujeu N° 8—coque en acier, hélices jumelles.—Cette drague a été construite aux chantiers de Sorel en 1906.

Durant l'hiver 1909-10, on a complètement inspecté ce dragueur et on l'a mis en état de continuer ses travaux dès le début de la prochaine saison de navigation. On a réparé le suçoir du tuyau d'aspiration.

Ci-après nous donnons en détail le compte rendu des travaux exécutés par la drague *N° 8* au cours de l'exercice commencé le 1er avril 1908:—

Ce fut le 15 avril, c'est-à-dire plus tôt que jamais que le *N° 8* quitta Sorel à destination du haut-fond Saint-Thomas en aval de Québec où il commença à travailler dès le lendemain 16. Il s'agissait de creuser un chenal de 1,000 pieds et de 30 pieds de profondeur à travers le banc de Saint-Tromas composé d'argile et de pierre, les 30 pieds devant être mesurés aux eaux les plus basses.

La moitié nord de ce chenal sur 500 pieds de largeur fut achevée durant la saison et on amorça les travaux de la moitié sud du chenal.

Afin de disposer aussitôt que possible d'un chenal de 30 pieds de profondeur, on a décidé de creuser un chenal de 1,000 pieds de large à travers le banc Saint-Thomas et de marquer un chenal plus au sud par des bouées à gaz, en eau suffisamment profonde, afin que l'on pût compléter le chenal rectiligue plus tard. On s'attend à ce que le chenal qui traverse le banc Saint-Thomas soit achevé et livré à la navigation à la fin de la saison 1911.

On commença à manœuvrer la drague à travers le chenal afin de disposer d'un bon fond. Après quelques légères difficultés au début du travail, la drague fonctionna de façon satisfaisante, et au cours du reste de la saison, enleva de grandes quantités de déblais.

La drague *Beaujeu* continua de travailler au banc de Saint-Thomas jusqu'au 18 novembre, alors qu'elle partit pour Sorel où elle arriva le 19 mars dans l'intention d'y passer l'hiver.

Pendant la saison des travaux, la drague *N° 8* a travaillé du point du jour à la nuit noire et ses machines ont effectivement travaillé pendant 68 pour 100 du temps durant lequel la drague a été employée.

Au cours des travaux dont nous rendons compte, la drague *Beaujeu* a travaillé pendant 186 jours au chenal Saint-Thomas et a pris 371 charges de déblais s'élevant à 700,400 verges cubes, retirées au coût total de $59,822.66, soit à raison de 8⁵⁄₁₀₀ cents par verge cube.

Drague à succion Galveston (N° 9)—*coque en acier, hélices jumelles.* Cette drague a été construite en Allemagne en 1904.

Au cours de l'hiver 1909-10, on a complètement inspecté la drague *Galveston* et on l'a mise en état de poursuivre ses travaux au cours de la prochaine saison de navigation.

Ci-après nous donnons en détail le compte rendu des travaux exécutés par le *N° 9* durant l'exercice qui a commencé le 1er avril 1910.

Ce fut le 18 avril 1910 que la drague *N° 9* quitta Sorel à destination de Saint-Michel-de-Bellechasse en aval de Québec. A ce dernier endroit la drague fut mise à sec afin de permettre d'ouvrir l'orifice du tuyau d'aspiration de tribord que l'on avait fermé de façon étanche à l'automne pour permettre de travailler pendant l'hiver aux turbines de la drague, etc. Le 25 avril la drague *Galveston* étant prête, se rendit immédiatement sur le banc de Beaujeu en aval de Québec pour y draguer le chenal. Il était entendu qu'elle l'élargirait et le creuserait jusqu'à 35 pieds de profondeur par rapport au plan d'eau extrême de basse mer, cette profondeur étant choisie afin de compenser les apports de matériaux que les courants, etc., pourraient amener dans le chenal.

Le 18 mai le *N° 9* fut amené à Saint-Michel pour faire réparer la glissière de son tuyau de déversement, ce qui obligea à échouer la drague. Ces réparations ayant été achevés le 21, le *N° 9* retourna dans le chenal de Beaujeu. Le 17 septembre, il

fallu de nouveau l'échouer pour réparer ses turbines et ses chaudières et le 24 elle reprit son travail.

Après avoir dragué avec succès pendant toute la saison, le 13 novembre la drague "Galveston" avait achevé de creuser le chenal de Beaujeu à travers le banc. A ce moment elle fut échouée à Saint-Michel pour fermer l'orifice donnant passage au tuyau de déversement et le 15 novembre elle partit pour Sorel où elle arriva le 16 pour y passer l'hiver.

Pendant la saison, cette drague a travaillé pendant 180 jours, du point du jour à la nuit noire. Ses machines ont travaillé effectivement durant 60% du temps total et la drague a pris 408 charges s'élevant à 609,600 verges cubes.

Les déblais effectués comportaient du sable de l'argile bleue et des pierres. Le coût total de leur enlèvement a été de $50,383.35 soit à raison de $8\frac{26}{100}$ cents par verge cube.

Au cours de l'exercice qui s'est terminé le 31 mars 1911, les dragues *Beaujeu* n° 8 et *Galveston* n° 9 ont au total enlevé en aval de Québec 1,310,000 verges cubes de déblais, au coût total de $110,226.01, soit à raison de $8\frac{41}{100}$ cents par verge cube.

Pendant la saison de navigation tous les dragueurs ont enlevé 5,600,050 verges cubes de déblais au coût de $567,838.02 soit à raison de $10\frac{30}{100}$ cents par verge cube.

PROGRÈS des travaux de dragage à date, fin de la saison de 1910.

Localités.	Distances en milles anglais.	Longueur totale à draguer.	Longueur draguée en 1910.	Longueur totale draguée sur le chenal de 30 pieds.	Longueur restant à draguer.
		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Division 1 :— Montréal à Sorel................	45	22·90	....	22·90	Complété.
Division 2 :— Sorel à Batiscan...........	36	12·45	....	12·45	Complété.
Division 3 :— Lac Saint-Pierre................	20	18·00	0·20	*0·20 †17·80	Complété. 0·20 Elargir.
Division 4 :— Batiscan à Québec..............	59	10·00	0·55	6·70	3·30
Division 5 :— Québec à la Traverse............	60	6·65	1·00	4·00	2·65
Totaux...............	220	70·00	1·75	64·05	5·95

* Non élargi. † Elargi.

PROGRÈS des travaux de dragage, à date, fin de la saion 1910.

Localités.	Longueur du dragage		Ce qui reste à faire en verges cubes.
	à exécuter.	exécuté.	
	Milles.	Milles.	
Division 1:—			
Batture de Longueuil		1·10	
Longue-Pointe à Pointe-aux-Trembles (en-haut)		5·05	
Ile Ste-Thérèse		0·40	
Varennes à Cap St-Michel		3·00	
Cap St-Michel à Verchères		4·50	
Traverse de Verchères		1·10	
Verchères à Contrecœur		1·17	
Chenal de Contrecœur		6·05	
Total		22·90	
Division 2:—			
Sorel à Ile de Grâce		4·40	
Ile aux Roches		1·10	
Ile aux Raisins		0·25	
Lac St-Pierre (voir div. 3)			
Port St-François		0·50	
Trois-Rivières		0·50	
Cap de la Madeleine à Bécancour		1·55	
Bécancour à Champlain		2·25	
Champlain à Pointe-aux-Citrouilles		1·30	
Batture Perron		0·60	
Total		12·45	
Division 3:—			
Lac St-Pierre		* 0·20	200,000
		† 17·80	
Total		18·00	200,000
Division 4:—			
Batiscan au Cap-Levrard		3·00	
Chenal du Cap à la Roche	0·70	1·30	600,000
Poulier Royer	0·30	0·90	275,000
Cap-Charles	0·40	0·50	120,000
Grondines	0·70	0·10	240,000
Lotbinière		0·40	
Cap-Santé		0·20	
Ste-Croix	0·60	0·30	150,000
St-Augustin	0·60		300,000
Total	3·30	6·70	1,685,000
Division 5:—			
Québec à la Traverse	2·65	4·00	1,000,000
Total	2·65	4·00	1,000,000
Totaux	5·95	64·05	2,885,000
Verges cubes qui restent à enlever			2,885,000
Verges cubes enlevées			73,721,627
Total général			76,606,627

CHENAL MARITIME DU FLEUVE SAINT-LAURENT.

RÉSUMÉ du travail effectué par la flotte de dragage pendant l'exercice clos le 31 mars 1911.

Dragueurs.	Localités où l'on a dragué.	Durée des travaux.	Durée des travaux, par journée de 24 heures.	Durée en heures des dragages effectifs.	Nombre de chalans remplis.	Nombre de verges cubes draguées (mesure de chaland).	Profondeur du dragage aux basses eaux.		Largeur en pieds.	Nature du sol.	Observations.
		Jours.	Heures.				pds.	pcs.	pieds.		
Laval (n° 1)........ ...	P.-aux-Trembles(E.H.)	6	132	92¾	60	11,800	30	0	450	Argile.....	Capit. R. Matte.
	Abord de la forme flot.	79	1,752	1,315¾	870	169,700	30	0	500 à 750	Tuf et pierres.	
	Chenal Cap-Levrard..	80	1,752	1,140	556	83,400	30	0	450	Argile et pierres.	
	Chenal de Batiscan. ..	14	312	237	178	31,000	30	0	450	Sable et pierres.	
	Chenal Champlain....	9	204	83¼	53	13,250	30	0	450	Sable.	
		188	4,152	2,868¾	1,717	309,150					
Laurier (n° 2)........	Courbe de Varennes...	47	1,044	785¾	367	73,400	35	0	550 à 600	Argile................	Capit. C. Gendron.
	C'be du Cap-à-la-Roche	148	3,252	2,137	713	142,600	30	0	450 à 550	Argile schisteuse.	
		195	4,296	2,922¾	1,080	216,000			600		
Lady Aberdeen (n° 3).....	Pointe - aux - Trembles (en haut.)..........	46	1,008	756½	487	97,400	35	0	450	Argile sable et pierres...	Capit. P. Cardin.
	Courbe Cap-Charles...	78	1,704	1,061	408	79,350	30	0	600	Roche schist. et pierres	
	Haut-fond Gde Pointe.	60	1,324	973¾	496	99,200	30	0	450 à 600	Argile, sable et pierres.	
		184	4,036	2,791¼	1,391	275,950					
Lady Minto (n° 4).	Courbe Varennes	40	888	709½	712	142,400	35	0	550 à 600	Argile et pierres	Capit. B. Ladébauche.
	Courbe Cap-à-la-Roche	148	3,252	2,391¾	1,286¾	257,350	30	0	450 à 500	Argile dure, argile schisteuse et pierres.	
		188	4,140	3,101¼	1,998¾	399,750					

CHENAL MARITIME DU FLEUVE SAINT-LAURENT—*Suite.*

RÉSUMÉ du travail effectué par la flotte de dragage pendant l'exercice clos le 31 mars 1911.

Dragueurs.	Localités où l'on a dragué.	Durée des travaux.	Durée des travaux, par journée de 24 heures.	Durée en heures des dragages effectifs.	Nombre de chalans remplis.	Nombre de verges cubes draguées (mesure de chaland).	Profondeur du dragage aux basses eaux.	Largeur en pieds.	Nature du sol.	Observations.
		Jours.	Heures.				pds. pcs.	pieds.		
Lafontaine (n° 5)........	Courbe Varennes......	53	1,176	960	517	155,700	35 0	550 à 600	Argile dure	Capit. A. Marcotte.
	C'be du Cap-à-la-Roche	137	3,000	1,991½	644	148,650	30 0	450 à 550	Argile schisteuse.	
		190	4,176	2,951½	1,161	304,350				
Baldwin (n° 6)...........	Abords de la forme flot.	52	1,140	889	541	105,875	30 0	500 à 750	Argile, sable et pierres...	Capit. L. Dauphinais.
	Pointe-aux-Trembles (en haut)....	2	48	31	3	600	30 0	450	Sable noir (curage).	
	Courbe de la bouée blanche, lac St-Pierre	6	132	65⅓	64	15,950	30 0	800	Argile.	
	Chenal Champlain	74	1,622	1,219¾	555	141,800	30 0	450	Sable.	
	Traverse de Ste-Anne.	34	744	564¾	376	111,700	35 0	450	Argile.	
		168	3,686	2,770	1,539	375,925				
J. Israël Tarte (n° 7)....	N° 3 jusqu'à la bouée blanche, lac St-Pierre	31	672	315	....	378,617	30 0	450	Argile.....	Capit. J. S. Michaud.
	Bouée blanche jusqu'au n° 2, lac St-Pierre...	146	3,222	1,390½	....	1,973,583	35 0	450	Argile très dure.	
		177	3,894	1,705½	....	2,352,200				

Beaujeu (n° 8)........	Chenal St-Thomas	186	2,437½	1,666⅓	371	700,400	30	0	1,000	Argile et pierres....	Capit. A. Bourget.
Galveston (n° 9)......	Chenal Beaujeu... ...	180	2,292½	1,383½	408	609,600	30	0	1,200	Sable ferme argile, pierres et gravier.	Capit. L. Lemieux.
Drague à godets (n° 10)...	Abords de la forme flottante.	96	....	....	257	56,725	30	0	500 à 750	Tuf et pierres	Capit. J. A. Upper.
		....	....	....	....	5,600,050					

CHENAL MARITIME DU FLEUVE ST-LAURENT ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC—*Suite*.

CLASSIFICATION des dépenses faites durant l'exercice clos le 31 mars 1911.

Bateaux.	Combustible.	Gages.	Pension.	Approvisionnements et outillage.	Réparations et main-d'œuvre.	Dépensé en matériel neuf, reconstruction en chantier, etc.	Part des dépenses générales, de bureau, etc.	Dépensé sur chaque bateau.	Atelier flottant, dérocheuse par écras., déroch. de levage, et dragues à élévat	Remorquage.	Remorquage, inspection, curage, etc.	Coût total du travail de chaque dragueur et du matériel, pendant l'exercice.	Dépense totale sur divers crédits.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dragueur *Laval* (nº 1)	7,726 36	8,257 78	3,172 39	3,576 87	8,848 48		1,826 43	33,408 31	2,820 72	11,695 61	4,232 03	52,156 67	
Remorqueur *Portneuf*	3,404 51	3,866 98	1,655 44	791 38	1,337 87		639 43	11,695 61					
Dragueur *Laurier* (nº 2)	7,988 11	8,187 67	3,231 95	2,311 23	7,377 46		1,682 70	30,779 12	2,820 72	10,435 79	4,232 03	48,267 66	
Remorqueur *Cartier*	2,570 75	4,245 64	1,844 03	436 42	768 40		570 55	10,435 79					
Dragueur *Lady Aberdeen* (nº 3)	6,491 15	8,188 72	3,206 02	3,518 75	8,985 91		1,757 54	32,148 09	2,820 72	11,029 74	4,232 03	50,230 58	
Remorqueur *Emilia*	2,910 58	3,891 56	1,620 90	885 41	1,118 26		603 03	11,029 74					
Dragueur *Lady Minto* (nº 4)	6,514 86	8,141 75	3,222 95	4,217 63	7,734 22		1,725 20	31,556 61	2,820 72	13,902 70	4,232 03	52,512 06	
Remorqueur *Iberville*	3,692 03	4,452 73	1,912 13	1,090 97	1,994 76		760 08	13,902 70					
Dragueur *Lafontaine* (nº 5)	9,982 46	8,247 46	3,261 60	6,127 54	9,378 27		2,139 60	39,136 93	2,820 71	14,898 56	4,232 03	61,088 23	
Remorq. *Lac St-Pierre*	4,632 16	4,513 47	1,908 25	964 61	2,065 55		814 52	14,898 56					
Dragueur *Baldwin* (nº 6)	7,757 65	7,984 87	3,084 91	5,272 55	15,213 53		2,273 54	41,587 05	2,820 71	9,581 49	4,232 03	58,221 28	
Remorqueur *Champlain*	2,360 98	3,359 74	1,406 91	864 55	1,065 47		523 84	9,581 49					
Dragueur *J. Israël Tarte* (nº 7)	35,544 78	14,322 50	5,108 48	9,842 81	24,779 32		5,181 49	94,779 38		20,203 20	4,232 03	119,214 61	
Remorqueur *Montcalm*	2,747 71	4,496 69	1,943 33	1,038 79	2,081 60		711 82	13,019 94					
Remorqueur *Carmelia*	1,634 98	2,310 85	848 18	630 82	1,365 69		392 74	7,183 26					
Dragueur *Beaujeu* (nº 8)	14,124 94	12,293 19	3,698 69	4,872 31	10,722 87		2,643 56	48,355 56		7,295 07	4,232 03	59,882 66	
Dragueur *Galveston* (nº 9)	11,134 27	10,349 27	3,180 65	4,113 38	7,954 44		2,124 25	38,856 26		7,295 06	4,232 03	50,383 35	
Remorqueur *Jas. Howden.* — Répartition égale entre nos 8 et 9.	3,635 37	4,950 89	1,876 67	1,056 07	2,273 47		797 66	14,590 13					
Dragueur à cuillère (nº 10)	2,370 82	3,515 47	998 10	1,239 90	2,996 71		643 17	11,764 17		8,884 72	4,232 03	24,880 92	576,838 02
Remorqueur *Contrecœur*	1,629 04	2,891 34	1,087 91	999 05	1,791 62		485 76	8,884 72					
Remorqueur *Jessie Hume* — Répartition de 1/10 par dragueur	2,661 91	2,402 09	905 28	690 07	1,560 45		475 39	8,695 19					
Str *De Lévis* — Répartition de 1/10 par dragueur	3,729 36	5,369 64	2,298 54	1,622 00	1,869 08		861 05	15,749 67					
Str *Frontenac.* — Répartition de 1/10 par dragueur	3,733 75	6,157 55	2,734 76	1,860 44	2,411 68		977 26	17,875 44					

Dérocheuse de levage n° 2 (Employés égal. par les drag. à élévateurs.)	222 82	1,311 46	379 63	753 25	902 49		206 47	3,776 12					
" n° 3		1,212 25	382 10	154 14	456 17		127 54	2,332 20					
Déroch. à ciseau	1,570 35	2,318 40	974 53	940 56	1,591 14		427 69	7,822 67					
Atelier flottant		1,101 90	407 39	960 07	360 27		163 68	2,993 31					
Vapeur *Lady Grey* (brise-glace et remorq. à l'occas.)	8,757 13	10,529 77	4,535 09	4,047 99	4,797 02		1,889 17	34,556 17					
													34,556 17
Constructions faites pour la flotte de dragage—													
Remorqueur *Carmelia*, nouvelle chaudière						4,954 85							
Constr. de pontons ayant au total 400 pds de long.						4,296 36							
Constr. d'un chal. à débl., n° 33, capac. 1,300 v.c.						11,644 36							
Constr. d'un chal. à débl., n° 34, capac. 2,200 v.c.						29,869 44							
Constr. de la drague en acier, n° 37, à élévateur.						3,665,97							
Const. du rem. en ac. n° 38													
" du chal. de son l. n° 32						920 39							
N° 39						2,918 31							
													58,269 68
Améliorations apportées au chantier mar. de Sorel—													
Chaudronnerie: nouveaux outils, machines						8,627 41							
Forge: nouveaux outils, machines						2,725 61							
Atelier des machines, nouv. outils, machines.						9,820 25							
Atelier de la tuyauterie: nouv. outils, machines.						409 68							
Atelier des charpentiers: nouv. outils, machines.						107 10							
Scierie: nouveaux outils, machines						5,593 85							
Installation du téléphone dans les ateliers						642 40							
Chem. de fer du chantier.						140 39							
Cale de lancement n° 2						8,320 87							
Nouveau ponton-bigue						7,557 40							
Aqueduc						177 43							
Chantier en général						794 69							
Récipient à coaltar						4 49							

CHENAL MARITIME DU FLEUVE SAINT-LAURENT ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

CLASSIFICATION des dépenses faites durant l'exercice terminé le 31 mars 1911—*Suite.*

Bateaux.	Combustible.	Gages.	Pension.	Approvisionnements et outillage.	Réparations et main-d'œuvre.	Dépensé en matériel neuf, reconstruction, chantier, etc.	Part des dépenses générales, de bureau, etc.	Dépenses sur chaque bateau.	Atelier flottant, dérocheuse par écrasement, dér. de lev. et drag. à élévat..	Remorquage.	Remorq. d'inspection, curage. etc.	Coût total du travail de ch. drague, et du matériel, pendant l'exercice.	Dépense totale sur divers crédits.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Modification du bâtiment n° 8....	....	....	....	....	....	155 78	....	....	....	....	....	....	
Modification du bâtiment n° 14....	....	....	....	....	....	344 51	....	....	....	....	....	....	45,421 96
	159,528 83	158,871 63	60,886 81	64,879 56	133,802 20	103,691 64	33,425 16	611,394 19	16,924 30	115,221 94	42,320 30	576,838 02	715,085 83

RÉSUMÉ concernant le dragage, et donnant le nom des localités et le coût par verge cube.

Dragues.	Coût total de l'emploi de chaque drag. et son outil. dur. l'exercice.	Nombre de jours durant lesquels on a emp. ch. drague.	Coût par jour, de l'emp. de ch. drag. et de son outillage.	Jours de dragage dans chaque localité.	Coût du dragage dans chaque localité.	Coût total des trav. de chaque drague.	Nombre de verges cubes enlevées dans chaque localité.	Nombre total de v.c. enlevées par chaque drague.	Coût par verge cube dans chaque localité.	Coût moyen par v. c. dans chaque localité.	Nature des matériaux dragués.	Localités où l'on a dragué.
	$ c.		$ c.		$ c.	$ c.			c.	c.		
Laval (n° 1)....	52,156 67	188	277 42	6	1,664 57	....	11,800	....	14 10/100	....	Argile....	Pte. aux Trembles (E.H.)
				79	21,916 91	....	169,700	....	12 91/100	....	Tuf et pierres....	Abords de la forme flot.
				80	22,194 35	....	83,400	....	26 61/100	....	Argile et pierres....	Cap-Lévrard, chenal du
				14	3,884 00	....	31,000	....	12 52/100	....	Sable et pierres....	Batiscan, chenal de
				9	2,496 84	....	13,250	....	18 84/100	....	Sable....	Champlain, chenal de
						52,156 67		309,150	....	16 87/100		
Laurier (n° 2)....	48,267 66	195	247 52	47	11,633 67	....	73,400	....	15 84/100	....	Argile....	Varennes, courbe de
				148	36,633 99	....	142,600	....	25 63/100	....	Argile schisteuse....	Cap à la Roche, courbe du
						48,267 66		216,000		22 34/100		

Lady Aberdeen (nº 3)..	50,230 58	184	272 99	46	12,557 66	....	97,400	....	$12\frac{89}{100}$	.....	Argile, sable et pierres..	Pte-aux-Tremble (E.H.).
				78	21,293 39	....	79,350	....	$26\frac{83}{100}$	......	Argile schisteuse, pierres	Cap-Charles, courbe de
				60	16,379 53	....	99,200	....	$16\frac{51}{100}$	....	Argile, sable et pierres..	Grande-Pointe, h.-f. de la
						50,230 58		275,950	.....	$18\frac{20}{100}$		
Lady Minto (nº 4). ...	52,512 06	188	279 32	40	11,172 80	....	142,400	....	$7\frac{84}{100}$	......	Argiles et pierres...... ..	Varennes, courbe de
				148	41,339 26	....	257,350	....	$16\frac{6}{100}$	.....	Argile dure, schisteuse et pierres............	Cap à la Roche, courbe.
						52,512 06		399 750	.....	$13\frac{13}{100}$		
Lafontaine (nº 5).......	61,088 23	190	321 52	53	17,040 44	....	155,700	....	$10\frac{94}{100}$	.....	Argile dure.............	Varennes, courbe.
				137	44,047 79	....	148,650	....	$29\frac{63}{100}$	......	Argile schisteuse........	Cap à la Roche, courbe.
						61,088 23	....	304,350	......	$20\frac{7}{100}$		
Baldwin (nº 6)........	58,221 28	168	346 55	52	18,020 87	....	105,875	....	$17\frac{2}{100}$	....	Argile, sable et pierres..	Abords de la forme flot.
				2	693 11	....	600	....	$1.15			
									$\frac{51}{100}$	......	Sable noir........	Pte-aux-Trembles (E.H.).
				6	2,079 33	....	15,950	....	$13\frac{3}{100}$	......	Argile..................	Courbe de la bouée blanc. L. St-P.
				74	25,645 09	....	141,800	....	$18\frac{8}{100}$	......	Sable..................	Champlain, chenal de
				34	11,782 88	....	111,700	....	$10\frac{54}{100}$	......	Argile...............	Ste-Anne, traverse de
						58,221 28		375,925	.....	$15\frac{48}{100}$		
J. Israël Tarte (nº 7)..	119,214 61	177	673 53	31	20,879 38	....	378,617	....	$5\frac{51}{100}$	......	Argile........	Courbe nº 3 à la bouée blanche C.
				146	98,335 23	....	1,973,583	....	$4\frac{98}{100}$	......	Argile très dure.........	Bouée blanche à la courbe nº 2, (L. St-P.)
						119,214 61		2,352,200	......	$5\frac{6}{100}$		
Beaujeu (nº 8).........	59,882 66	186	321 95	186	59,882 66	....	700,400	....	$8\frac{54}{100}$	.....	Argile et pierres. . . .	St-Thomas, chenal. de
						59,882 66		700,400	.....	$8\frac{54}{100}$		
Galveston (nº 9)........	50,383 35	180	279 90	180	50,383 35	....	609,600	....	$8\frac{26}{100}$	.....	Sable, argile, pierres et gravier................	Beaujeu, chenal de
						50,383 35		609,600	.....	$8\frac{26}{100}$		
Drague à cuillère (nº 10)	24,880 92	96	259 18	96	24,880 92	....	56,725	....	$43\frac{86}{100}$	.....	Tuf et pierres...........	Abords de la forme flottante (Port de Montréal)
						24,880 92		56,725	.....	$43\frac{86}{100}$		
	576,838 02	1,752	......	1,752	576,838 02	576,838 02	5,600,050	5,600,050	.....	......		

BATIMENTS DE DRAGAGE, ETC.

Ci-après nous donnons la description du matériel de dragage tel qu'il existait à la fin de la saison de navigation 1910. Ce matériel appartient au ministère de la Marine et des Pêcheries, qui l'emploie pour améliorer et entretenir le chenal du fleuve Saint-Laurent.

DRAGUES OU BATEAUX DRAGUEURS.

Dragueur à élévateur "Laval" (n° 1) *coque en bois.*

Longueur totale, 150 pieds.
Largeur au maître-bau 30 pieds.
Creux, 14 pieds.
Tirant d'eau moyen, 11 pieds.
Drague au maximum à 42 pieds de profondeur.
Coque construite à Ottawa, en 1894.
Godets en acier.
Peut draguer par jour sur fond dur, 1,000 à 2,000 verges cubes.

Dragueur à godets "Laurier" (n° 2), coque en bois.

Longueur totale, 163 pieds.
Largeur au maître-bau, 32 pieds.
Creux, 14 pieds.
Tirant d'eau moyen, 10 pieds.
Drague au maximum à 45 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1897.
Godets en acier.
Peut draguer par jour sur fond dur 1,000 à 2,000 verges cubes.

Dragueur à godets "Lady Aberdeen" (n° 3), coque en acier.

Longueur totale, 148 pieds.
Largeur au maître-bau, 32 pieds.
Creux, 13 pieds.
Tirant d'eau moyen, 8.5 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1900.
Drague au maximum à 42.5 pieds.
Godets en acier.
Peut draguer par jour, sur fond dur, 1,000 à 2,000 verges cubes.

Dragueur à godets "Lady Minto" (n° 4), coque en acier.

Longueur totale, 148 pieds.
Largeur au maître-bau 32 pieds.
Creux, 13 pieds.
Tirant d'eau moyen, 8.5 pieds.
Drague au maximum à 42.5 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1900.
Godets en acier.
Peut draguer par jour, sur fond dur, 1,000 à 2,000 verges cubes.

Dragueur à godets "Lofontaine" (n° 5), coque en bois.

Longueur totale, 168 pieds.
Largeur au maître-bau, 32 pieds.
Creux, 14 pieds.
Tirant d'eau moyen, 9 pieds.
Drague au maximum à 45 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1901.
Godets en acier.
Peut draguer par jour, sur fond dur, 1,000 à 2,000 verges cubes.

Dragueur à godets "Baldwin" (n° 6), coque en bois.

Longueur totale, 165 pieds.
Largeur au maître bau, 34 pieds.
Creux, 14 pieds.
Tirant d'eau moyen, 9 pieds.
Drague au maximum à 42·5 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1902.
Godets renforcés de 1 verge cube pour sol assez dur.
Peut draguer par jour, sur fond moyennement dur, 2,500 à 3,500 verges cubes.

Dragueur hydraulique "J. Israël Tarte" (n°7), coque en acier.

Longueur totale, 160 pieds.
Largeur au maître-bau, 42 pieds.
Creux, 12·5 pieds.
Tirant d'eau moyen, 6 pieds.
Longueur du tuyau d'aspiration, 80 pieds.
Peut draguer au maximum à 47 pieds.
Construit aux "Polson Iron Works", Toronto, en 1902.
Peut draguer par jour, dans du sol tendre, de 12,000 à 20,000 verges cubes.

Tuyau de déversement et pontons du dragueur "J. Israël Tarte" (n° 7).

23 tuyaux, 36 pouces de diamètre, 100 pieds de longueur.
1 tuyau, 36 pouces de diamètre, 35 pieds de longueur.
27 paires de pontons, pour supporter des tuyaux de 42 pouces de diamètre et 90 pieds de longueur.

Chaland à treuil (n° 3) pour dragueur "J. Israël Tarte", coque en bois. ....

Longueur totale, 60 pieds.
Largeur au maître-bau, 18 pieds.
Creux, 6 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1902.

Chaland à treuil (coque en bois) pour dragueur "J. Israël Tarte" (avec chaudière et treuil à vapeur).

Longueur totale, 63 pieds.
Largeur au maître-bau, 27 pieds.
Creux, 8 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1909.

Dragueur à succion "Galveston" (n° 9), coque en acier, hélices jumelles.

Longueur totale, 233 pieds.
Largeur au maître-bau, 39 pieds.

Creux, 15·5 pieds.
Tirant d'eau lorsque chargé de 1,800 tonnes, 14·9 pieds à l'arrière, 13·1 pieds à l'avant.
Peut draguer au maximum à 55 pieds.
Construit en 1904.
Deux pompes aspirantes, type hollandais, 8 pieds 6 pouces de diamètre à l'extérieur.
Peut draguer 1,350 verges cubes en 45 minutes.
Capacité de la caisse à clapets, 1,400 verges cubes.

Dragueur à succion "Beaujeu" (n° 8) (s. a. l. m.), coque en acier, hélices jumelles.

Longueur entre perpendiculaires, 264 pieds.
Largeur au maître-bau, 45 pieds.
Creux, 20 pieds.
Capacité des caisses à clapets, 2,000 verges cubes, elles peuvent être remplies en 45 minutes.
Peut au maximum draguer à 65 pieds de profondeur.
Tirant d'eau, 15 pieds.
Vitesse ordinaire, 9 milles légaux.
Construit aux chantiers de Sorel en 1907.

Dragueur à godet (n° 10), coque en acier.

Longueur totale, 132 pieds 5 pouces.
Largeur maximum, 42 pieds.
Creux à l'avant, 11 pieds 5 pouces.
Creux à l'arrière, 9 pieds 7 pouces.
Longueur des béquilles, 74 pieds.
Capacité du godet ou cuiller: 11 v.c. pour sol tendre et 9 v.c. pour terrain ferme.
Peut draguer à 50 pieds de profondeur.
Construits aux chantiers de Sorel en 1910.

"Dérocheuse à mouton", coque en acier.

Longueur totale, 100 pieds.
Largeur au maître-bau, 32 pieds.
Creux, 12 pieds.
Poids du mouton, 20 tonnes.
Le treuil et le mouton ont été construits par Lobnitz et Cie, Renfrew, Ecosse.
Coque construite aux chantiers de Sorel en 1910.

REMORQUEURS.

Brise-glace et remorqueur de curage "Lady Grey" (coque en acier, hélices jumelles).

Longueur entre perpendiculaires, 172 pieds.
Longueur complète, 183 pieds 6 pouces.
Largeur hors gabarit, 32 pieds.
Largeur extrême, 32 pieds 3 pouces.
Creux, hors gabarit, 18 pieds.
Tirant moyen (normal), 12 pieds.
Tirant moyen (en brisant la glace), environ 13 pieds.
Déplacement avec tirant de 12 pieds, 1,070 tonnes.
Vitesse moyenne avec tirant de 12 pieds: 6 essais sur distance mesurée, 14 nœuds.
Construit par Vickers, Sons & Maxim, Limited, Barrow-in-Furness, en 1906.

Remorqueur "Frontenac" (coque composite).

Longueur totale, 113 pieds.
Largeur au maître-bau, 23 pieds.
Creux, 10 pieds.
Tirant d'eau moyen, 9 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1902.

Remorqueur "De Lévis" (coque en bois).

Longueur totale, 104 pieds.
Largeur au maître-bau, 20 pieds.
Creux, 10 pieds.
Tirant d'eau moyen, 8 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1902.

Remorqueur "James Howden" (coque en bois).

Longueur totale, 100 pieds.
Largeur au maître-bau, 21 pieds.
Creux, 10 pieds.
Tirant d'eau moyen, 7·5 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1903.

Remorqueur "Saint-Jean-d'Iberville" (coque en acier).

Longueur totale, 90 pieds.
Largeur au maître bau, 18 pieds.
Creux, 12 pieds.
Tirant d'eau moyen, 10 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1897.

Remorqueur "Lac-Saint-Pierre" (coque en bois).

Longueur totale, 100 pieds.
Largeur au maître-bau, 21 pieds.
Creux, 10 pieds.
Tirant d'eau moyen, 7·6 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1901.

Remorqueur "Portneuf" (coque en bois).

Longueur, 85 pieds.
Largeur au maître-bau, 17 pieds 3 pouces.
Creux, 9 pieds 9 pouces.
Tirant d'eau moyen, 8 pieds.
Construit en 1905.

Remorqueur "Cartier" (coque en bois).

Longueur totale, 84 pieds.
Largeur au maître-bau, 18 pieds.
Creux, 9·5 pieds.
Tirant d'eau moyen, 8 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1893.

Remorqueur "Emilia" (coque en bois).

Longueur totale, 84 pieds.
Largeur au maître-bau, 17 pieds.
Creux, 9 pieds.
Tirant d'eau moyen, 8 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1898.

Remorqueur "Champlain" (coque en bois).

Longueur totale, 84 pieds.
Largeur au maître-bau, 17 pieds.
Creux, 9 pieds.
Tirant d'eau moyen, 8 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1901.

Remorqueur "Jessie Hume" (coque en bois).

Longueur totale, 72 pieds.
Largeur au maître-bau, 17·2 pieds.
Creux, 10 pieds.
Tirant d'eau moyen, 8·5 pieds.
Construit à Buffalo en 1878.

Remorqueur "Montcalm" (coque en bois).

Longueur totale, 80 pieds.
Largeur au maître-bau, 23 pieds.
Creux, 8 pieds.
Tirant d'eau moyen, 7 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1903.

Remorqueur "Carmelia" (coque en bois).

Longueur totale, 84 pieds.
Largeur au maître bau, 17 pieds.
Creux, 9 pieds.
Tirant d'eau moyen, 8 pieds.
Acheté en 1903.

Remorqueur "Contrecœur" (coque en bois).

Longueur totale, 90 pieds.
Largeur au maître bau, 22 pieds 7 pouces.
Creux, 9 pieds.
Tirant d'eau moyen, 7 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel.

CHALANDS À CHARBON.

Chaland à charbon "N° 1" (coque en bois).

Longueur totale, 120 pieds.
Largeur, 24 pieds.
Creux, 10 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1898.

Chaland à charbon "N° 2" (coque en bois).

Longueur totale, 125 pieds.
Largeur, 25 pieds.
Creux, 11 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1900.

Chaland à charbon "N° 3" (coque en bois).

Longueur totale, 98 pieds.
Largeur, 28 pieds.
Creux, 12 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1902.

Chaland à charbon "N° 4" (coque en bois).

Longueur totale, 98 pieds.
Largeur, 28 pieds.
Creux, 12 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1903.

Dérocheuse "N° 2 (coque en bois).

Longueur totale, 80 pieds.
Largeur au maître-bau, 25 pieds.
Creux, 9·8 pieds.
Reconstruite aux chantiers de Sorel en 1897.

Dérocheuse "N° 3" (coque en bois).

Longueur totale, 108 pieds.
Largeur au maître-bau, 34 pieds.
Creux, 14 pieds.
Construite aux chantiers de Sorel en 1903.

Chaland de sondages " N° 1" (coque en bois).

Longueur totale, 60 pieds.
Largeur au maître-bau, 25 pieds.
Creux, 6 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1898.

Chaland de sondages "N° 2" (coque en bois).

Longueur totale, 75 pieds.
Largeur au maître-bau, 38 pieds.
Creux, 5 pieds.
Transféré de l'agence de Prescott en 1909. Transformé et amélioré.

Atelier flottant (coque en bois).

Longueur totale, 90 pieds 4 pouces.
Largeur au maître-bau, 25 pieds.
Creux, 9 pieds.
1 forge, 1 curette, 1 roue d'émeri, 1 foret, 1 tour, 1 moteur à gazoline "Foss" 6 ch.v.
Logements pour 4 hommes.
Construit aux chantiers de Sorel en 1908.

Chaland d'habitation (coque en bois).

Longueur totale, 60 pieds.
Largeur au maître-bau, 18 pieds.
Creux, 7 pieds.
Construit à Sorel en 1908.

Chaland d'habitation (coque en bois).

Longueur totale, 75 pieds.
Largeur au maître-bau, 25 pieds.
Creux, 5·5 pieds.
Construit à Sorel en 1902.

CHALANDS À CLAPETS.

2 chalands à clapets (coques en bois), avec mécanisme hydraulique pour fermer les portes.

Longueur totale, 97 pieds.
Largeur au maître-bau, 24·5 pieds.
Creux, 9 pieds.
Capacité, 200 verges cubes.
Construits aux chantiers de Sorel en 1897.

2 chalands à clapets (coques en bois), avec mécanisme hydraulique pour fermer les portes.

Longueur totale, 90 pieds.
Largeur au maître-bau, 18 pieds.
Creux, 7 pieds.
Capacité, 150 verges cubes.
Construits aux chantiers de Sorel en 1898.

4 chalands à clapets (coques en bois), avec mécanisme hydraulique pour fermer les portes.

Longueur totale, 97 pieds.
Largeur au maître-bau, 24 pieds.
Creux, 9 pieds.
Capacité, 200 verges cubes.
Construits aux chantiers de Sorel en 1899 et 1901.

5 chalands à clapets (coques en bois), avec mécanisme hydraulique pour fermer les portes.

Longueur totale, 98 pieds.
Largeur au maître-bau, 24 pieds.
Creux, 9·5 pieds.
Capacité, 300 verges cubes.
Construits aux chantiers de Sorel, 2 en 1901, 3 en 1902.

2 chalands à clapets (coques en bois), avec mécanisme hydraulique pour fermer les portes.

Longueur totale, 97 pieds.
Largeur au maître-bau, 24·5 pieds.

Creux, 9 pieds.
Capacité, 300 verges cubes.
Construits aux chantiers de Sorel en 1903.

2 chalands à clapets (coques en bois), avec mécanisme hydraulique pour fermer les portes.

Longueur totale, 93 pieds.,
Largeur, 24 pieds 5 pouces.
Creux, 8 pieds.
Capacité, 250 verges cubes.
Construits à Sorel en 1909.

2 petits chalands à fonds plats (coques en bois), en usage aux chantiers de Sorel.

20 pieds par 40 pieds.

Un de ces chalands est muni d'une grue pouvant lever 5 tonnes.

APPENDICE N° 4.

CHANTIER DE CONSTRUCTION DE SOREL.

SOREL, le 15 juillet 1911.

M. ALEX. JOHNSTON,
Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport ci-après sur les travaux exécutés au chantier de construction de Sorel au cours de l'exercice 1910-11.

Au début de cet exercice les travaux les plus importants comprirent réparations et l'armement des navires qui avaient passé l'hiver au chantier de Sorel. Au moment dont nous parlons, il y avait au chantier environ 65 navires, dragues, remorquers et chalands de types divers appartenant à la flotte de dragage, plus 10 autres bâtiments appartenant à d'autres services.

RÉPARATIONS FAITES AU PRINTEMPS.

Les travaux désignés sous cette rubrique n'étaient que la continuation et l'achèvement de ceux poursuivis dans un but de réparation au cours de l'hiver précédent et qui ont été détruits dans le rapport de 1909-10.

Etant donnée la douceur de l'hiver, l'ouverture de la navigation se produisit plus tôt que de coutume. Malgré cela les bâtiments aux chantiers furent prêts à entreprendre leur service dès que l'état du fleuve permit de commencer les travaux de dragage.

Dès le 27 mars, la Richelieu était exempte de glaces et le 2 avril on n'en voyait plus sur le Saint Laurent. Le 11 avril les dragues n°s 2, 3, 4 et 5 quittèrent Sorel pour continuer les travaux suspendus à la veille de leur retour à Sorel pour y passer l'hiver.

CONSTRUCTIONS.

On a continué à travailler au navire N° 21 maintenant connu sous le nom de *Montmagny*. Ce navire fut achevé, peint, meublé, etc.

Le voyage d'essai fut entrepris le 2 juillet et le 3 le nouveau navire fut envoyé à Québec.

Drague, construction N° 19.—Fut achevée en juillet 1910 et mise immédiatment en service. Cette drague porte maintenant le n° 10.

Remorqueur, construction N° 29.—Fut achevé et mis en service sous le nom de *Contrecœur.*

Drague à élévateur, construction N° 26.—On a commencé la construction de cette drague à élévateur, dont la coque a été lancée le 22 novembre.

Drague à godets, N° 24.—La construction de la coque de cette drague était assez avancée pour qu'on put la lancer le 29 octobre. Depuis lors on a procédé à l'installation des machines. On a construit les ouvrages en boiserie et il se trouve que la drague est près d'être achevée.

Bateaux de sauvetage.—On a construit des bateaux de sauvetage se vidant automatiquement pour le service du sauvetage. Ces bateaux furent achevés et subirent leurs essais le 16 novembre 1910.

Chaland à déblai, construction N° 28.—En septembre 1910, on a commencé la construction de deux chalands en bois qui furent achevés durant l'hiver et prêts à être lancés en avril 1911. Ces chalands ont 92 pieds de longueur, 26½ pieds de largeur, 8½ de creux et 4 compartiments pouvant contenir ensemble 200 verges cubes de matériaux de dragage.

Remorqueur en bois, construction N° 35.—Ce remorqueur aura 92 pieds de long, 22 de large au maître-bau et 6 pieds de creux. On a commencé sa construction en 1910.

Ce navire aura des hélices jumelles et une machine à vapeur pouvant développer une force de 400 chevaux. A la fin de l'exercice dont nous nous occupons, la coque du remorqueur est achevée. Quant à ses machines elles sont construites à l'adjudication aux ateliers de la St. John Iron Works, Nouveau-Brunswick.

Chaland de sondage, construction N° 39.—Au cours de l'hiver de 1911 on a commencé la construction d'un chaland de sondage que l'on achèvera durant le prochain exercice.

Chaland à charbon, construction N° 32.—Ce chaland sera complètement en acier et pourra transporter 500 tonnes.

A la fin de l'exercice les travaux avançaient comme il faut, attendu que l'on avait l'intention de lancer ce chaland dès le début du printemps.

Chaland à sable, construction N° 33.—Ce chaland est en acier et d'une capacité de 200 verges cubes. Ses compartiments seront munis de valves coniques actionnées par des cylindres hydrauliques. Les travaux de construction de ce chaland avancent sensiblement.

En outre des constructions mentionnées ci-dessus on a préparé les plans et modèles de deux remorqueurs en acier dont les matériaux de construction qui avaient été commandés se trouvaient presque complètement délivrés avant la fin de l'exercice.

Les machines pour ces deux remorqueurs qui sont exactement pareliles à celles du remorqueur N° 35 seront construites à l'adjudication aux ateliers des aciéries de Saint-Jean.

Dérocheuse, type Lobnitz.—Au cours de l'été de 1910 on a reçu la machinerie d'un bateau de dérochement sous-marin. Cette machinerie fut mise à bord d'un chaland —construction n° 20—destiné à un appareil de dérochement par levage. La nouvelle dérocheuse fut complètement installée et mise en service.

ENTRETIEN ET AMÉLIORATION DES BÂTIMENTS ET DE L'OUTILLAGE DES CHANTIERS DE SOREL.

On a entretenu et réparé tous les bâtiments ainsi que le chemin de fer à voie étroite, l'aqueduc, le système de distribution de l'air comprimé et les lignes de distribution d'énergie électrique et de téléphonie dans les limites du chantier.

On a peint les murs latéraux des bâtiments et construit un prolongement à la plate-forme en bois du quai à charbon.

Bâtiment N° 2.—On a réparé le toit en tôle galvanisée et installé dans la salle principale de la chaudronnerie: une mortaiseuse et deux découpeuses.

Bâtiment N° 3.—On y a fait les réparations ordinaires et modifié l'escalier qui conduit à la salle des gabarits.

Bâtiment N° 4.—Celui-ci contient les bureaux et magasins d'approvisionnement. Il a fallu renforcer le plancher de ce bâtiment par en bas car il était tellement pourri qu'il risquait de s'effondrer.

Bâtiment N 5, atelier des machines.—On a acheté une perceuse de 9.6 pieds de diamètre et une raboteuse de 8 pieds. Enfin on a installé un moteur de 55 chevaux-vapeur.

Bâtiment N° 6, forge.—On a ajouté une cheminée et réparé le bac de retour et installé un marteau Beaudry du poids le 500 livres avec moteur de dix chevaux. Pour le service des deux forges et du nouveau marteau, on a établi une grue à flèche d'une puissance de 1,500 livres.

Bâtiment N° 17, scierie.—On a modifié la conduite par où s'échappe la sciure de bois, construit un égout et installé un W. C. à flux d'eau automatique placé dans une cabine spéciale. On a remplacé par un moteur de 150 chevaux-vapeur celui de 100 chevaux employé auparavant dans ce bâtiment et qui à son tour remplaça le moteur de 55 chevaux-vapeur pour que l'on puisse disposer de toute la force nécessaire durant les plus grands froids.

Le moteur de 55 chevaux a été transporté dans l'atelier des machines.

Bâtiment N° 14.—Sert de magasin à l'huile, a été transporté en arrière du bâtiment N° 13 afin que l'on puisse avoir une avenue libre le long du hangar N° 15. Ainsi que dit ci-dessus tous les bâtiments ont été convenablement peints et entretenus en bon état.

Couettes de lancement.—On a réparé les couettes de lancement dont on a dû remplacer quelques-unes.

Les nouvelles couettes de lancement N° 2 ont subi des réparations considérables. On a mis en place 4 poutres transversales en acier, avec cornières, et prolongé le quai qui atteint l'eau profonde.

Au cours de l'exercice on a doté la grue de 30 tonnes placée au-dessus de la voie ferrée d'un trolley auxiliaire destiné à faciliter les manœuvres rapides sous petites charges. De plus, on a ajouté à cette grue une plate-forme surélevée pour la manœuvre des treuils.

Dans l'atelier de chaudronnerie, on a installé un compresseur d'air avec dynamo de 35 chevaux-vapeur et dans le bâtiment distributeur d'énergie électrique on a installé 4 transformateurs appelés à fournir le courant destiné aux moteurs des perceuses, etc.

En outre des travaux signalés ci-dessus on en a fait d'autres pour la station du service des signaux qui existe à Sorel et pour les stations de même nature qui existent à Trois-Rivières et à l'Ile-aux-Crabes.

On a fait subir les réparations ordinaires aux quais n°s 1, 2 et 3, et comme il a déjà été dit, on a prolongé la plate-forme en bois du quai n° 4 appelée à faciliter la manutention du charbon.

Durant les mois de novembre et de décembre, tous les bateaux de la flotte de dragage retournèrent à Sorel pour y passer l'hiver sauf la drague N° 10 et le remorqueur *Champlain,* maintenant appelé *Lanoraie,* qui se rendirent à Montréal pour y passer l'hiver.

En outre des bateaux susdits, se trouvaient au chantier de Sorel: *La Canadienne,* le *Shamrock,* le *Verchères* et l'*Hosanna* qui appartiennent à d'autres services administratifs de l'Etat. Tous ces navires furent mouillés aux endroits qu'on leur avait assignés pour passer l'hiver. Selon le besoin, la glace fut coupée autour d'eux. En outre, les chemins d'hiver furent entretenus en bon état dans tout le chantier et sur la rive du fleuve.

Ci-après nous donnons une liste des navires qui ont subi des réparations:—

RÉPARATIONS DES NAVIRES.

Acétylène (chaland).—Fut mis sur cale le 1er octobre 1910 et pourvu d'un doublage en fer jusqu'à la ligne de flottaison de l'avant. Ce chaland subit en outre d'autres réparations courantes.

Adélard, chaland.—Sur ce chaland qui appartient au service de la construction des phares, on a installé une connexion de vapeur destinée à faciliter la manœuvre de la scie à vapeur qu'il porte.

Alaska (remorqueur de la ligne Sincennes-McNaughton).—Le 26 juillet 1910, ce remorqueur fut mis sur cale. Par la suite on dut réparer considérablement les couettes de lancement de la cale de construction qui s'enfonça sous le poids du remorqueur pendant qu'on le lançait.

Alpha (petite chaloupe à vapeur pontée).—Fut mise sur cale le 11 novembre pour y passer l'hiver. Fut réparée au cours de l'été de 1910 en prévision d'une petite croisière et calfatée durant l'hiver de 1911.

Chaland N° 1.—Réparations ordinaires. Hiver de 1911: renouvellement des garde-corps, inspection et calfatage d'une partie du pont. Installation d'un porte-manteau à l'arrière.

Chaland N° 2.—A passé l'hiver 1911 au chantier où l'on n'a réparé que sa boiserie.

Chaland N° 3.—Pose d'une bitte d'amarrage tournant sur elle-même. Ce chaland a été mis sur cale le 14 juillet 1910 pour réparer son gouvernail. La machine de levage a été pourvue de nouvelles bagues de piston et de clavettes d'excentrique. On a de plus soulevé le guindeau afin de calfater et de rendre étanche la partie du pont se trouvant sous cet appareil de levage. Enfin on a fait à cette barge de légères réparations durant l'hiver.

Chaland N° 4.—Durant l'été de 1910, on a réparé sa chaudière et ses connexions de vapeur, et pendant l'hiver 1911 ses garde-corps et son pont.

On a fourni pour le *Bayfield* une paire de porte-manteaux de 3 pouces de diamètre par 13 pieds de longueur.

Bronx (chaloupe à gazoline).—En 1910, on a inspecté sa coque et renouvelé une partie de ses membrures et de son bordage. De plus on a fait à ce bateau les réparations ordinaires.

Carmelia (remorqueur).—Au cours de l'été 1910, on a refait la maçonnerie de la partie antérieure de la chaudière de ce remorqueur dont les tubulures furent réparées plusieurs fois. Le 4 août 1910 ce navire fut de nouveau mis sur cale pour recevoir une nouvelle hélice. Durant l'hiver 1911, on a construit une chaudière tubulaire de retour que l'on a mise à bord de ce remorqueur. A cette occasion on a renouvelé les connexions de la tuyauterie et effectué quelques légères réparations à la machine et à la coque.

Cartier (remorqueur).—Au cours de l'hiver 1911, on a réparé la partie d'arrière du pont de ce remorqueur. En outre, on a réparé ses garde-corps et ses cabines de pont, renouvelé la partie inférieure de la boîte à fumée de la chaudière et réparé le piston, la coulisse Stefenson et les butées.

Champlain.—Ce remorqueur s'appelle maintenant *Lanoraie.* Durant l'été de 1910 on a réparé de façon générale sa tuyauterie et les connexions de sa machine et il fut mis deux fois sur cale, le 6 juin et le 26 octobre pour recevoir de nouvelles roues de propulsion, attendu que ce remorqueur, avait été employé près de Montréal dans des eaux peu profondes.

Chaland à charbon.—On a inspecté ce chaland et on a entouré son pont d'un garde-corps renforcé afin qu'il pût servir au transport du charbon.

Contrecœur (remorqueur).—La construction de ce remorqueur a été achevée au chantier de Sorel en 1910 et il a été mis en service en juillet pour aider aux travaux

exécutés par la drague N° 10. Le 6 octobre il fut mis sur cale pour recevoir une plus grande hélice qui convenait mieux à la puissance de ses machines. Enfin au cours de l'hiver 1911, ce navire subit quelques petites réparations générales.

Davis (chaland).—A subi des réparations ordinaires peu importantes.

Daisy (remorqueur).—Appartenant au ministère des Travaux publics. A été mis sur cale le 26 juillet 1910 pour que l'on puisse réparer son tube d'étambot et sa chaise d'hélice.

De Lévis (remorqueur).—Fut mis sur cale le 17 juin 1910 pour qu'on puisse réparer son tube d'étambot, son gouvernail et son arbre de couche. Le 12 novembre il fut de nouveau mis à sec et on le munit alors d'un arbre et d'une chaise d'hélice à pas à droite. En juin on finit la coque de ce remorqueur et on lui fit subir les réparations ordinaires d'entretien. Au cours de l'hiver 1911, on inspecta la chaîne de son gouvernail, on calfata son fond là où il y en avait besoin et on répara et enduisit de couleur la toile de coton qui recouvre son pont supérieur.

DRAGUES.

Drague N° 1.—On a quelque peu réparé ses godets et renouvelé un de ses tambours inférieurs. Des charpentiers ont réparé les hiloires, son pont supérieur et les toiles de couvertures.

En outre on a réparé les garde-corps, les lisses des garde-corps et la marche du battis en forme de A.

La dynamo a été munie d'un nouvel arbre et la chaudière d'une nouvelle enveloppe. Quant aux connexions des tuyaux à vapeur on les a améliorées en rabattant leurs joints. Enfin on a fait quelques réparations au treuil de l'avant.

Drague N° 2.—On a fait quelques réparations à sa tuyauterie et à son projecteur électrique et maté quelque peu sa chaudière durant la saison de navigation de 1910.

Au cours de l'hiver 1911, on a réparé ses godets, la marche du battis en forme de A et ses défenses latérales. De plus on a calfaté la coque et le puits de déblai de cette drague, sur ses côtés au-dessus de la ligne de flottaison.

On a délivré pour cette drague un câble métallique de 1½ pouce de diamètre et ses machines ont subi les réparations ordinaires, cependant que l'on a rivé de nouveau les entretoises de l'élinde, enfin, on a renouvelé l'attache de la boîte de fumée et maté plusieurs tubes de la chaudière.

Drague N° 3.—On a amélioré les connexions de la tuyauterie à l'aide de joints en acier rabattus. En outre au cours de la saison on a renouvelé quelques planches du pont. Pendant l'été on a préparé pour cette drague le moulage d'un tambour destiné à être installé l'hiver suivant.

Au cours de l'hiver 1911, on a réparé les godets de la drague n° 3, son couloir de déversement, sa boiserie en général, son système de projection électrique, le rhéostat de ses machines principales et de ses treuils de l'avant et de l'arrière. Enfin on a maté la partie antérieure d'une chaudière et réparé ses deux chambres de connexion.

Drague N° 4.—Au cours de la saison de 1910, on a fait des réparations courantes à la tuyauterie de sa machine à vapeur à la charpente de la drague et au treuil principal. En même temps on a préparé dans le chantier un nouveau tambour inférieur pour l'élinde de la drague et on l'a expédié pour qu'il soit installé à son bord.

Pendant l'hiver de 1911, on a réparé les godets et le tranchant de la cuiller ainsi que le doublage en bois sur les côtés de l'élinde et les garde-corps là où c'était nécessaire.

On a examiné et recouvert de métal antifriction les supports du tambour supérieur. De plus, on a réparé les entretoises ratissées de l'élinde et ajusté un nouveau coussinet au tambour inférieur. On a inspecté et mis en état les treuils et les autres machines de la drague et disposé en sens contraire l'armature de la dynamo, renouvelé quelques tubes des chaudières, amélioré par des joints rabattus la tuyauterie à vapeur et renouvelé les fils électriques de la moitié de l'installation.

Drague N° 5.—Au cours de la saison 1910, on a réparé les connexions de cette drague et son projecteur électrique.

Pendant l'hiver 1911, on a renforcé à l'aide d'une poutre en acier mise de chacun de ses côtés la caisse à déblai de cette drague.

On a aussi réparé les garde-corps et le couloir de déversement et enlevé et réparé la chaudière de babord. Enfin, on a renouvelé les attaches de la boîte de fumée et les étais, et pourvu cette drague d'une nouvelle embarcation, cependant qu'on en réparait une lui appartenant déjà.

Drague N° 6.—Au cours de la saison 1910, on a réparé la chaudière de cette drague et les connexions de sa tuyauterie. On a ajusté un coussinet au tambour inférieur et l'on a renouvelé son tambour supérieur, l'ancien étant déjà en service depuis plusieurs années.

Pendant l'hiver 1911, on a fait 10 nouveaux godets pour cette drague et on en a réparé d'autres à son intention. De plus on a fondu des plaques d'acier destinées aux parois de son couloir de déversement, enfin, on a réparé la partie inférieure de ses chaudières dont on a enlevé plusieurs tubes pour mieux les nettoyer. On a remplacé les connexions à pas de vis des tuyaux à vapeur par des connexions à joints rabattus.

Drague N° 7.—A plusieurs reprises pendant l'été de 1910, on a du mater les chaudières de cette drague. Dans une des chaudières on a mis un jeu de souffleurs à vapeur du type Diamond. On a réparé le projecteur électrique et la dynamo.

Pendant l'été, on a achevé l'établissement de 4 longueurs de conduites supplémentaires de déversement de chacune 100 pieds de long par 30 pouces de diamètre. En novembre 1910, toutes les conduites ou tuyaux de déversement, au nombre de 26, furent retirées sur les couettes de lancement alors que l'on renouvela les plaques de frottement sur 8 des longueurs des tuyaux. De plus, on a réparé les parties en bois de la drague, inspecté la menuiserie et les ressorts et mis en état les couvre-joints en caoutchouc.

Comme la pompe centrifuge et aspirante à sable commençait à montrer des marques d'usure, on a établi un doublage en acier fondu pour la partie intérieure du serpentin, employant pour cela des modèles très précis et l'on a boulonné ce doublage à la partie extérieure du système, doublage qui comprend 65 morceaux d'un poids total de 10,285 livres.

De plus, on a décidé d'entreprendre et on a entrepris des améliorations importantes à l'endroit des 4 chaudières de cette drague. Pour cela, on a importé 11 nouveaux foyers ondulés que l'on a reliés de façon nouvelle aux chambres de combustion, ce qui a permis d'éviter une épaisseur excessive de métal à l'extrémité intérieure des foyers.

On a recommandé le matériel nécessaire aux modifications et à l'installation d'un système de tirage Howden, et les travaux de ce chef effectués avant la fin de l'exercice étaient déjà considérables. Comme d'habitude la machinerie de la drague a été mise en bon état.

Drague N° 8.—On a fourni deux petits cylindres pour guindeau, deux soupapes de retenue pour chaudières et renouvelé le câble métallique de 1½ pouce de diamètre.

Durant l'hiver 1911, on a continué à peindre l'intérieur de la coque de cette drague. On a nettoyé et peint les puits à chaînes, les cloisons, les bouchains et les parties intermédiaires au-dessous et autour des puits à clapets de la drague dont on achevait ainsi de peindre l'intérieur. Dans la chambre de la dynamo, on a établi un plancher en bois pour empêcher que la poussière provenant du plancher en ciment de cette chambre n'abîme les machines électriques.

On a riveté de nouveau les tranches de la cuiller et inspecté la machinerie actionnant la cuiller. De plus, on a installé dans les chaudières deux jeux de soufflets à vapeur du type Diamond et prolongé les cheminées de ventilation de façon à obtenir un meilleur aérage dans la chambre de chauffe.

On a raccordé la pompe auxiliaire d'alimentation aux pompes de la cale de façon à ce qu'on puisse les employer alternativement. On a aussi installé une connexion à vapeur directe avec la machine à vapeur de la dynamo et aussi des tuyaux d'échappement, ceci afin d'obtenir un travail mieux réglé de la dynamo dont jusque là la machine recevait la vapeur par le même tuyau que la machine principale et celle actionnant la cuiller, ce qui amenait des variations de pression considérables.

Drague N° 9.—On a importé d'Allemagne deux couvre-joints en cuivre pour dragueur. L'un de ces couvre-joints a été mis de côté pour remplacer celui dont on se sert quand il sera complètement usé.

Au cours de l'hiver 1911, on a installé une nouvelle dynamo pour pouvoir permettre l'emploi de 150 lampes d'éclairage au lieu de 60 comme par le passé.

On a soulevé le treuil du gaillard d'avant afin de pouvoir calfater le pont et le rendre étanche sous cet appareil.

On a réparé le truck de la grue du tuyau d'aspiration et tourné les tourillons. En outre, on a réparé la machinerie du gouvernail, calfaté le pont supérieur autour des roufs et peint l'intérieur de ces roufs, de la cuisine, de la salle à manger, etc.

Au cours du même hiver on a renouvelé 130 tubes ordinaires et transversaux de la chaudière; on a renouvelé un cinquième des tubes de condensation; on a préparé de nouvelles plaques pour l'intérieur de la pompe-turbine, et fait subir à cette drague les réparations ordinaires courantes.

Drague N° 10.—Cette drague a été construite aux chantiers de construction de Sorel sous le numéro 19. Elle a été mise en service en juillet 1910 et quelque peu améliorée après que l'on s'en fût servi pendant quelque temps. On a réparé la cuiller de 8 verges cubes dont on fut obligé de remplacer le bord qui s'était brisé, et on a pourvu cette drague d'un nouveau dispositif de vidange, et établi un dispositif destiné à soutenir la béquille d'arrière et à la guider. On a construit et mis en place deux clapets d'après les plans de M. Kennedy, ingénieur-conseil. Enfin, les socles des leviers soumis à la friction ont été renforcés.

Cette drague N° 10 a passé l'hiver à Montréal et on s'est occupé de ses machines au cours de l'hiver 1911.

Emilia (remorqueur).—On a réparé la boîte à fumée de la chaudière de ce remorqueur et sa tuyauterie. Pour qu'il pût rendre des services dans les travaux de dragage, on l'a pourvu d'un radeau de 20 barils. Ce remorqueur a été halé sur cale le 15 septembre 1910 pour faire réparer son tube d'étambot. On a mis à son bord le mécanisme du gouvernail du remorqueur *Lac Saint-Pierre* et on lui a fait subir les réparations ordinaires que nécessitaient son pont et ses machines.

Falken (bateau-feu, haut-fond sud-est N° 18.)—On a achevé de transformer ce navire de façon à ce qu'il rende des services à l'administration des phares. On a peint son pont, sa coque et ses roufs. En outre on a installé à son bord une cloche de signaux sous-marins et un sifflet automatique de signaux. On a donné au *Falken* deux canots de sauvetage avec leurs porte-manteaux. De plus, on y a établi un w.c., un garde-corps avec lisse et on a cimenté la partie de la cole de l'avant destinée à la cargaison. Enfin on a construit dans ce bateau des soutes transversales à charbon. Son pont a été pourvu des appareils nécessaires et l'on a inspecté et mis en ordre son gréement et ses mâts. Pour ce même bateau, on a confectionné des ballons de signaux, on l'a muni des palans nécessaires à la manœuvre des lanternes et de ces ballons, et on lui a donné les ancres nécessaires.

Le 6 mai ce bateau-feu a été mis sur cale de construction pour gratter la partie inférieure de sa coque, peindre celle-ci, inspecter son gouvernail et installer un guindeau. Le *Falken* fut mis sous pression le 10 mai 1910 et partit par ses propres moyens à cette date pour atteindre le poste qui lui était assigné sur le lac Erié.

Atelier flottant.—Ce chaland-atelier ne dispose d'aucune machine à vapeur, la machinerie de sa forge étant actionnée par un moteur à gazoline. Les aides du forgeron vivent à bord de ce bateau. Durant l'automne 1910, on installa sous le pont, un système de chauffage à air chaud.

Au cours de l'hiver 1911, on donna une couche de peinture à ce chaland.

Frontenac.—Remorqueur hydrographe—Au cours de l'été 1910, on a réparé ce remorqueur en mettant en état ses chaînes de gouvernail, ses cloches électriques, et les autels de ses foyrs. De plus pendant la même saison, on lui a donné une couche de peinture.

Pendant l'hiver 1911, on a fait installer à son bord 2 réservoirs à gazoline de 25 gallons, l'on a calfaté la coque entre la ligne de flottaison et le pont, et réparé les gardes-corps et les lisses. Le guindeau à vapeur du *James Howdon* a en outre été tricité mis en état et les machines et les chaudières réparées comme à l'ordinaire.
installé sur le *Frontenac* dont les machines furent inspectées, les nls conducteurs de l'élec-

Hosanna (remorqueur).—Au printemps 1910, on a lancé ce remorqueur qui avait passé l'hiver sur cale de construction alors que l'on reconstruisit partiellement sa coque et qu'on lui donna une chaloupe. Pendant l'été l'*Hosanna* n'a subi que de légères réparations.

Iberville (remorqueur).—Pendant l'été 1910, on a fourni à ce remorqueur une tente pour son pont arrière, on a réparé ses connexions de vapeur et les autels de ses foyers.

Enfin, pendant la même saison, on a muni l'*Iberville* d'une barre à main que l'on a ajoutée à son dispositif de gouvernail actionné à la vapeur.

Pendant l'hiver 1911, on a réparé les garde-corps, les hiloires et le fond de la chaudière de ce remorqueur.

James Howden (remorqueur).—Inspection et réparation des cloches électriques. Réparation du plancher de la cuisine et de la petite pompe. Matage de quelques entretoises de la chaudière.

Le 28 novembre, ce remorqueur fut halé à terre pour y passer l'hiver, saison durant laquelle on répara sa proue et calfata complètement sa coque et son pont. En même temps on mettait à bord de ce navire un guindeau du type employé dans le chantier et on le débarrassait de l'ancien qui fut mis sur un autre remorqueur. Enfin, on faisait les réparations ordinaires aux machines et à la chaudière de ce remorqueur.

Jessie Hume (remorqueur).—Fourniture d'une tente pour le pont d'arrière. Matage de la chaudière. Réparation de la coque dans le voisinage du tube de jaumière. Mis sur cale le 23 septembre pour installation d'un nouvel arbre de couche et d'un nouveau tube d'étambot. Réparation de la chaise de l'hélice, de la savate et de la ferrure du gouvernail.

Durant l'hiver 1911, on a réparé les rambardes et les lisses de ce remorqueur dont on a calfaté le pont et renouvelé quelques-unes de ses planches.

Enfin, les réparations ordinaires furent faites à la machinerie de ce remorqueur.

La Canadienne, vapeur de l'Etat.—Fut amenée aux chantiers après avoir été désarmée. Ce navire n'a nécessité que de simples soins de surveillance.

Lac Saint-Pierre (remorqueur).—On a maté sa chaudière et on l'a muni d'un collecteur de boue. Ce remorqueur fut mis sur cale le 26 avril pour que l'on pût changer son hélice et réparer son gouvernail. Le 16 mai, il fut de nouveau mis sur cale à la suite d'un accident, pour, encore une fois, renouveler son hélice.

Au cours de l'hiver 1911 on dut réparer les gardes-corps et les chandeliers de bâbord de ce navire. On le munit alors d'une nouvelle tente et on fit subir des réparations générales à ses machines, principalement aux pistons, aux frettes de l'excentrique, aux connexions de la tuyauterie et à la chaudière.

Lady Grey (vapeur de l'Etat).—Travaux exécutés au cours de l'été 1910. On a inspecsté le porteur d'ordre, peint la coque et les bossoirs d'embarcations et remis en

bon état le système électrique de ce bâtiment. Comme le *Lady Grey* avait brisé de la glace tout l'hiver, son inspection eut lieu à Sorel pendant le mois de juin. Toute sa machinerie fut mise en bon état et on renouvela une de ses hélices à trois ailes. Afin de renforcer le bâtiment, on le munit à la ligne de flottaison de 4 plaques de doublage de 50 pieds de long placées de chaque côté à partir de la proue.

De plus on a donné deux couches de peinture à la coque de ce bâtiment et comme il n'avait pas passé l'hiver à Sorel, on n'y a fait aucune réparation avant la fin de l'exercice, aux chantiers que l'Etat possède dans cette ville.

Maisonneuve (yacht).—Au cours de l'été de 1910, on a pourvu ce yacht d'une hélice en cuivre. En novembre 1910, le *Maisonneuve* fut halé à terre pour y passer l'hiver.

Il subit les réparations suivantes: calfatage de la coque avec du coton et du plomb, réparation du beaupré, du pont, de la claire-voie et de la lisse. En outre, on a réparé le tuyau d'alimentation de la machine, qui a été pourvue de nouvelles grilles. On a inspecté le reste de la machine et mis une nouvelle crépine au tuyau de prise d'eau de la chaudière.

Lenore (chaland).—Ce chaland, qui travaille de concert avec le *Maisonneuve*, a aussi été amené ici pour y passer l'hiver. On a calfaté ses coutures, inspecté son guindeau et ajouté deux haubans à son mât de charge. De plus, on a réparé sa lisse de garde-corps et les boiseries de ses cabines où l'on a pratiqué une nouvelle fenêtre. Enfin, on a placé un nouveau garde-corps peu élevé le long du bord du pont et on a changé le mât du monte-charge. A l'avant et à l'arrière, on a mis un doublage en fer à la hauteur de la ligne de flottaison. Ce chaland a été remis à l'eau au printemps.

Moniteur (remorqueur).—Appartient au ministère des Travaux publics; on a réparé son gouvernail et quelque peu sa tuyauterie.

Montcalm (remorqueur).—On a réparé ses W.C., son mécanisme de gouvernail et sa machine principale, et placé deux bouchons en cuivre à la chaudière pour des fins de nettoyage. Le 19 juillet 1910, ce navire a été halé à terre dans le but d'assujettir l'hélice sur son arbre et de réparer le bois de gaïac de son tube d'étambot. De plus, on a redressé un de ses arbres et peint sa coque. Il porte maintenant le nom de *Lotbinière*. Aucours de l'hiver 1911, on a réparé le mécanisme du gouvernail de ce remorqueur dont on a mis en état les boiseries, faisant en outre subir des réparations à sa machinerie, c'est-à-dire à son condenseur, à sa tige de piston et à sa chaudière que l'on a matée à certains endroits.

Montmagny (vapeur de l'Etat).—Ce navire se trouvant achevé, gréé, aménagé et peint, fut mis en service et quitta Sorel le 3 juillet. Depuis cette date on a préparé les dessins destinés à l'exécution de nouvelles ailes d'hélice pour ce vapeur et on a réparé un canot à gazoline qu'on lui destine.

Montmorency (yatch).—Le 17 novembre 1910 ce navire a été halé à terre pour y passer l'hiver.

Oswegatchie.—Appartient au ministère des Travaux publics. Fut pourvu d'une nouvelle cheminée. La dynamo et ses fils électriques ont été inspectés.

Ottawa (drague).—En 1910 au printemps on a réparé cette drague et tout spécialement son trou de prise d'eau et ses pompes.

Ottawa (remorqueur).—Ce remorqueur a été mis à sec le 3 mai pour permettre de modifier son hélice, et le 29 du même mois pour la renouveler. Enfin, le 29 octobre, il fut encore mis sur cale pour réparer son arbre porte-hélice et renouveler la chaise de cet arbre. En même temps on a peint la coque de ce bâtiment.

Portneuf (remorqueur).—Durant l'été 1910, on a maté sa chaudière et réparé sa passerelle de commandement et ses roufs. Le *Portneuf* a été mis à terre le 15 juin et le 16 juillet, chaque fois pour remplacer son hélice, et aussi, en dernier lieu, pour réparer le presse-étoupe de son arbre. En outre, on a remplacé sa cheminée et

on a fait les réparations ordinaires à sa machinerie, à ses pompes, à son coulisseau de secteur. etc.

Pontons de la drague n° 7.—Ainsi qu'il a été dit plus haut, on a hâlé ces pontons à terre afin de les mettre en bon état.

CHALANDS.

Durant la saison, on a mis sur cale les chalands suivants: *N° 1,* deux fois; *N° 6,* deux fois; *N° 8,* une fois; *N° 9,* une fois; *N° 10,* deux fois; *N° 12,* une fois; *N° 13,* deux fois; *N° 14,* une fois; *Nos 15, 17* et *21,* une fois chacun.

Tous ces chalands furent hâlés à terre pour réparer leurs coques ou leurs clapets. Les autres furent entretenus en bon état au cours de la saison de navigation.

Shamrock (vapeur).—Au cours de 1910, on a fait quelques légères réparations à la coque et la machinerie de ce bâtiment, auquel on a donné une couche de peinture au printemps. En outre, on a installé sur le *Shamrock* un puissant treuil à quatre cylindres. Le 19 août, ce bâtiment fut mis sur cale pour réparer ses œuvres d'arrière et les renforcer.

Au cours de l'hiver 1911, on a renouvelé le manchon d'écubier de tribord, réparé toute la partie du garde-corps à la poupe du chaland et aussi la toile de la tente du pont supérieur. A l'avant, on a divisé en deux une cabine à deux couchettes. Enfin, on a fait subir quelques légères réparations à la machinerie du *Shamrock* à qui on a donné une embarcation de 18 pieds construite à son intention.

Chaland de sondages N° 1.—On l'a peint ainsi que l'atelier flottant.

Chaland de sondages N° 2.—On l'a peint aussi.

Dérocheuse N° 2.—Au cours de l'été 1910, on a remplacé sa cheminée et réparé sa chaudière. Durant l'hiver suivant, on a réparé sa grande pince de dérochement. Le 18 mai 1910, cette dérocheuse a été mise sur cale dans le but de calfater sa coque et les parois de son puits à déblais.

Dérocheuse N° 3.—Elle a été mise à terre le 25 novembre. On lui a donné une embarcation neuve de 18 pieds de long construite à son intention et on a inspecté ses treuils.

Dérocheuse N° 4.—Durant la dernière partie de la saison de navigation on s'est servi de cette dérocheuse de levage pour briser la roche. Aussi, afin de faciliter son travail sur les points du fleuve où le courant se fait beaucoup sentir, a-t-on placé de forts treuils sur son gaillard d'avant. Ce bâtiment a été entretenu en bon état durant toute la saison de travail.

Verchères (remorqueur).—Fut mis à terre le 23 juin 1910 pour réparer sa ferrure d'arrière et son gouvernail. Durant l'été 1910, on a calfaté sa coque et on l'a peinte deux fois.

Au cours de l'été 1910, la machinerie de ce remorqueur a subi des réparations générales. On a mis en état ses pistons et inspecté sa machine principale et son mécanisme de gouvernail. On a mis une soupape de retenue à son tuyau d'alimentation et fait quelques légères réparations à sa chaudière.

Un plan du front de la rivière, en face des chantiers de Sorel, montre la place occupée par les bâtiments pendant l'hiver.

L'état financier soumis montre que la dépense totale faite sur les fonds accordés pour le chenal maritime du fleuve Saint-Laurent, pour l'amélioration du matériel de dragage et prélevée sur des crédits votés et transportés pour des travaux qui ont été exécutés au chantier, s'est élevée à $1,174,749.55.

Durant l'exercice, le personnel employé au chantier de Sorel a été en moyenne de 853 hommes par jour, mais il a varié parfois de 800 à 930 hommes par jour en tout.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

L. G. PAPINEAU,

Directeur du chantier de construction de navires.

CHANTIERS DE L'ETAT, SOREL.

Relevé des recettes et des dépenses pour l'année 1910–11.

Année.	——	Montants.
1911.		$ c.
31 mars...	Creusage du chenal maritime du fleuve Saint-Laurent.	779,985 04
31 " ..	Améliorations de l'outillage de dragage.	
	Construct. de la drague n° 19 pour le Cap-à-la-Roche. .. ...$ 26,474 28	
	" dérocheuse à mouton n° 20,.. .. 27,397 26	
	" d'une drague à cuiller n° 24 de 10 vgs cubes. 100,122 16	
	" d'une drague à élévateur n° 26.. 64,369 94	
	" d'un rem. en b. à hél. jum. n° 29. 8,834 49	
	" d'un chal. à charbon n° 32—n° 4. 11,761 35	
	" d'un remorqueur en bois n° 35.. 10,538 60	
	" d'un remorqueur en acier n° 36 482 83	
		249,980 91
31 " ..	Vapeur p. la constr. des phares en aval de Québec.	42,981 53
31 " ..	" *La Canadienne*..........................	616 29
31 " ..	Construction des phares, P.Q......	19,512 00
31 " ..	Entretien des phares, P.Q.....	12,743 82
31 " ..	Service des signaux.............	504 29
31 " ..	Ministère des Travaux publics..........	4,588 86
31 " ..	Vapeur *Bayfield*....	16 78
31 " ..	" *Lambton*...........................	181 34
31 " ..	" *Gulnare*...........................	27 95
31 " ..	" *Maisonneuve*....	3,098 48
31 " ..	Vapeur de l'Etat *Minto*.....................	196 46
31 " ..	" " *Montcalm*	475 87
31 " ..	Vapeur *Falken*.......................	6,642 76
31 " ..	Bateau-feu du haut-fond sud-est............ ...	17 56
31 " ..	Agence de Québec.	20 60
31 " ..	Dépôt des phares de l'Etat, Prescott............	145 80
31 " ..	Agence d'Halifax	21 00
31 " ..	Agence de Saint-Jean, N.-B......	5,543 47
31 " ..	A. Lanctôt.......	375 62
31 " ..	La cité de Sorel..............................	288 22
31 " ..	Vapeur de l'Etat *Lady Grey*.....................	7,157 45
31 " ..	Petites ventes.......	108 45

Année.	——		Montants.
1911.			$ c.
31 mars.. ..	Exploitation de la flotte de dragage.......	$611,394 19	
31 " ..	Construction, flotte de dragage.........	58,269 68	
31 " ..	Améliorations sur chantiers de Sorel...	45,421 96	
			715,085 83
31 " ..	Améliorations, flotte de dragage—		
	Construction n° 19 (drague pour le Cap-à-la-Roche)... ..	27,596 52	
	" n° 20 (dérocheuse à mouton)	27,397 26	
	" n° 24 (drague à cuiller de 10 vgs cubes).....	132,338 74	
	" n° 26 (drague à élévateur..	92,829 09	
	" n° 29 (remorqueur en bois à hélices jumelles) ..	8,832 49	
	" n° 32 (chal. à charbon n° 4).	38,661 72	
	" n. 35 (remorqueur en bois à hélices jumelles).	20,263 28	
	" n° 36 (rem. acier) (s. des ph.)	2,081 97	
			350,001 07
31 " ..	Vapeur pour constr. des phares en aval de Québec.		44,332 06
31 " ..	" *La Canadienne* levés hydrographiques.....		771 15
31 " ..	Construct. des phares, P.Q. (fournit. et réparations)		19,507 76
31 " ..	Entretien des phares, P.Q. " " ..		12,741 32
31 " ..	Service des signaux....		504 29
31 " ..	Ministère des Trav. publics (réparat. et fournitures aux dragues, remorqueurs, etc.)..		4,889 76
31 " ..	Vapeur *Bayfield* (réparations et fournitures)......		16 78
31 " ..	" *Lambton* " "		181 34
31 " ..	" *Bellechasse* " "		1,638 96
31 " ..	" *Gulnare* " "		27 95
31 " ..	" *Maisonneuve* " "		3,098 48
31 " ..	Vapeur de l'Etat *Minto* " "		196 46
31 " ..	" *Montcalm* " "		478 97
31 " ..	" *Falken* " "		6,642 76
31 " ..	Bateau-feu du haut-fond sud-est..................		17 56
31 " ..	Agence de Québec.......		20 60

31	"	Vente de ferraille	2,157 33	31	"	Dépôt des phares de l'Etat, Prescott	145 80
31	"	Effets et matériaux	37,361 67	31	"	Agence d'Halifax	21 00
				31	"	Agence de Saint-Jean, N.-B	5,543 47
				31	"	A. Lanctôt, main-d'œuvre et matériaux fournis	375 62
				31	"	La ville de Sorel	288 22
				31	"	Vapeur de l'Etat *Lady Grey*	8,222 34
			1,174,749 55				1,174,749 55

Chantiers de l'Etat, Sorel, 31 mars 1911.

M A. BARIL, comptable.

L. G. PAPINEAU,

Directeur des chantiers de l'Etat de Sorel.

APPENDICE N° 5.

ETAT des dépenses faites durant l'exercice financier 1910-11.

Services.	Crédits.	Dépenses.	Balances.	Excédent des dépenses.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Service océanique et fluvial—				
Vapeurs et brise-glace de l'Etat	710,000 00	643,593 95	66,406 05	
Examens des capitaines et seconds	11,400 00	5,801 62	5,598 38	
Récompenses pour sauvetage	55,000 00	55,406 59	....	406 59
Enquêtes sur les naufrages	15,000 00	8,016 97	6,983 03	
Ecoles de navigation	8,000 00	2,177 45	5,822 55	
Enregistrement des navires	2,000 00	1,049 86	950 14	
Enlèvement d'épaves	20,000 00	8,820 95	11,179 05	
Service postal d'hiver	7,000 00	6,818 41	181 59	
Inspection du bétail	5,000 00	3,740 40	1,259 60	
Outillages de sauvetage, Québec, Provinces Maritimes et Colombie-Anglaise	30,000 00	30,000 00	....	
Police des eaux septentrionales	69,000 00	66,753 91	2,246 09	
Au major J. D. Moodie, pour services en 1904-05	1,000 00	1,000 00	....	
Dépenses imprévues	5,000 00	3,445 41	1,554 59	
	938,400 00	836,625 52	102,181 07	406 59
Travaux publics —Imputable sur le capital—				
Chenal maritimes du Saint-Laurent	800,000 00	779,985 04	20,014 96	
Construction de matériel de dragage, Montréal à la Pointe-au-Père	250,000 00	249,980 91	19 09	
Achat de propriété pour l'arsenal marit., Sorel	30,000 00	....	30,000 00	
Jetées permanentes dans le lac St-Pierre, etc.	50,000 00	20,932 87	29,067 13	
	1,130,000 00	1,050,898 82	79,101 18	
Service des phares et service côtier—				
Agences, loyers et dépenses imprévues	50,000 00	40,205 74	9,794 26	
Salaires et allocations aux gardiens des phares	400,000 00	348,749 67	51,250 33	
Entretien et réparation des phares, etc.	750,000 00	707,485 42	42,514 58	
Services de H. Barrett, retrait de bouées, etc.	400 00	400 00	....	
Construction de phares, y compris chemin de service de la côte du Pacifique	} 1,000,000 00	{ 418,049 36	} 368,103 18	
Construction d'appareils		213,847 46		
Service des signaux	12,000 00	9,599 67	2,400 33	
Administration du pilotage, vapeur *Eureka.*	35,000 00	34,781 54	218 46	
Entretien et réparations des quais	5,000 00	3,259 90	1,740 10	
Pour briser la glace dans le lac Supérieur	40,000 00	36,060 00	3,940 00	
Postes de téléphone du service de renseignements, en aval de Montréal	24,000 00	20,978 18	3,021 82	
Entretien de la route maritime, Gaspé	1,000 00	1,034 88	....	34 88
Nolis d'un vapeur, traverse Lime-Kiln	10,000 00	150 00	9,850 00	
Pension aux pilotes en retraite	5,850 00	4,922 72	927 28	
Stations de téléphone de signaux	10 000 00	....	10,000 00	
Nouveau vapeur pour phares et bouées, remplaçant le *Shamrock*	175,000 00	1,126 09	173,873 91	
Nouveau vapeur pour phares et bouées, côte du Pacifique	200,000 00	3,726 43	196,273 57	
Accordé à Mme Elizabeth L. Kerr	4,100 00	4,100 00	....	
A M. Thos. Harling	500 00	500 00	....	
	2,722,850 00	1,848,977 06	873,907 82	34 88
Institutions scientifiques—				
Service météorologique	139,300 00	129,594 49	9,705 51	
Observatoire magnétique de Toronto	3,200 00	2,142 93	1,057 07	
" de Montréal	500 00	500 00	....	
" de Kingston	500 00	500 00	....	
	143,500 00	132,737 42	10,762 58	
Hôpitaux de la marine—				
Soins aux marins malades et rép. aux hôpitaux	70,000 00	54,859 50	15,140 50	
Marins naufragés et nécessiteux	3,000 00	1,304 23	1,695 77	
	73,000 00	56,163 73	16,836 27	

ETAT des dépenses faites durant l'exercice financier 1910-11—*Fin.*

Services.	Crédits.	Dépenses.	Balances.
	$ c.	$ c.	$ c.
Inspection des bateaux à vapeur—			
Appoint. et dépenses des inspecteurs de bat. à vapeur..	53,300 00	42,818 47	10,481 50
Pêcheries—			
Appointements et déboursés des officiers des pêcheries..	220,000 00	181,078 28	38,921 72
Services de K. W. McKenzie, comme gardien spécial..	125 00	....	125 00
Au garde-pêche Wm Robichaud....................	2,400 00	2,400 00	....
Pisciculture....................................	322,300 00	220,727 66	101,572 34
Ostréiculture....................................	10,000 00	4,026 68	5,973 32
Entreposage frigorifique de la boitte..............	40,000 00	11,231 49	28,768 51
Usine de réduction du chien de mer..................	60,000 00	46,486 61	13,513 39
Etalage d'exposition des pêcheries canadiennes.........	16,000 00	3,168 42	12,831 58
Distribution des primes de pêche	6,000 00	4,881 73	1,118 27
Construction de passes migratoires..................	10,000 00	1,731 88	8,268 12
Frais de justice et dépenses incidentes................	4,000 00	886 14	3,113 86
Laboratoire de la baie Georgienne....................	2,000 00	1,150 45	849 55
Stations biologiques marines.........................	15,000 00	8,549 98	6,450 02
Transport du poisson frais..........................	50,000 00	48,141 97	1,858 03
Commission des pêcheries............................	15,000 00	9,603 97	5,396 03
Services des officiers *re* licences de modus vivendi	761 62	761 62	....
Services des officiers relativ. au bur. de renseignements	500 00	260 00	240 00
Commission internationale des pêcheries..............	10,000 00	344 06	9,655 94
Dépenses, enquêtes sur les droits provinciaux et fédéraux en fait de pêcheries..........................	10,000 00	....	10,000 00
Au gouvernement de la Colombie-Anglaise, en règlement pour droits de licences perçus en 1901-1907	56,137 00	56,137 00	....
	850,223 62	601,567 94	248,655 68
Appointements des fonctionnaires de l'Etat................	255,450 00	203,702 49	51,747 51
Dépenses imprévues.....................................	30,000 00	25,496 73	4,503 27
Primes de pêche..	160,000 00	159,166 75	833 25
Récapitulation—			
Service océanique et fluvial.........................	938,400 00	836,625 52	101,774 48
Travaux publics imputables sur le capital...............	1,130,000 00	1,050,898 82	79,101 18
Service des phares et service côtier	2,722,850 00	1,848,977 06	873,872 94
Institutions scientifiques............................	143,500 00	132,737 42	10,762 58
Hôpitaux de la marine..............................	73,000 00	56,163 73	16,836 27
Inspection des bateaux à vapeur......................	53,300 00	42,818 47	10,481 53
Pêcheries	850,223 62	601,567 94	248,655 68
Appointements des fonctionnaires de l'Etat............	255,450 00	203,702 49	51,747 51
Dépenses imprévues..................................	30,000 00	25,496 73	4,503 27
	6,196,723 62	4,798,988 18	1,397,735 44
Primes de pêche.....................................	160,000 00	159,166 75	833 25

APPENDICE N° 6.

REVENUS, ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice clos le 31 mars 1911.

Services.		Montants.	Rembourse-ments.	Totaux.
		$ c.	$ c.	$ c.
Ports, jetées et quais		21,821 15	491 50	21,329 65
Vapeurs de l'Etat—				
Champlain.				
Fret, $1,805.99 ; passagers, $4,925.81 ; repas, $121.40 ; lits		6,853 20	....	
Earl Grey.				
Fret, $8,740.45 ; passagers, $3,731.75 ; repas, $143.90 ; lits, $1,011.00	$13,627 10			
Moins à porter au compte de 1911-12	1,124 61			
		12,502 49	....	
Minto.				
Fret, $2,975.82 ; passagers, $1,807.25 ; repas, $71.40 ; lits, $423.00	$5,279.47			
Moins surcharge sur fret	33 94			
	$5,245 53			
Provenant de l'année 1909-10	963 00			
	$6,208 53			
A porter au compte de 1911-12	967 94			
		5,240 59	4 00	24,592 28
Fonds de pilotes invalides		5,206 61	....	5,206 61
Fonds d'inspection des bateaux à vapeur		4,083 60	....	4,083 60
Fonds des brevets de mécaniciens		1,501 50	....	1,501 50
Fonds des marins malades		55,567 41	137 34	55,430 07
Postes de signaux		613 00	....	613 00
Droits perçus pour enregistrement marine		29 59	....	29 59
Amendes et confiscations		851 43	540 00	311 43
Examen des capitaines et seconds		4,446 61	15 00	4,431 61
Service postal en hiver		152 00	....	152 00
Assurances des fonctionnaires		13 00	....	13 00
Revenus casuels, marine		37,305 92	508 09	36,797 83
" pêcheries		29,913 12	....	29,913 12
Revenus des pêcheries		95,969 38	10,184 30	85,785 08
Modus vivendi		15,076 50	....	15,076 50
Totaux		297,147 10	11,880 23	285,266 87

REVENUS des pêcheries pour l'exercice finissant le 31 mars 1911.

Provinces.	Montants perçus.	Rembourse-ments.	Revenu net.
	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario	280 25	....	280 25
Québec	5,336 61	....	5,336 61
Nouveau-Brunswick	12,996 84	....	12,996 84
Nouvelle-Ecosse	7,749 60	....	7,749 60
Ile du Prince-Edouard	2,499 63	....	2,499 63
Manitoba	8,212 75	89 30	8,123 45
Saskatchewan	1,246 00	....	1,246 00
Alberta	698 50	....	698 50
Territoire de la Baie-d'Hudson	100 00	....	100 00
Colombie-Anglaise	55,921 70	10,075 00	45,846 70
Yukon	927 50	20 00	907 50
Totaux	95,969 38	10,184 30	85,785 08
Modus vivendi, licences de	....	....	15,076 50
Totaua généraux	95,969 38	10,184 30	100,861 58

REVENUS des quais, jetées et ports, imputables aux travaux publics secondaires, pour l'exercice clos le 31 mars 1911.

Localités.	Maîtres de quai.	Date de la nomination.	Rémunération.	Revenu net.
Ontario.			p.c.	$ c.
Blind-River	W. H. McGauley	14 avril 1908	50	790 12
Bronté	J. J. Wilson	26 oct. 1905	25	50 25
Bruce-Mines	W. Flemming	15 avril 1902	25	119 03
Burke-Falls	A. J. Collins	28 fév. 1907	25	37 35
Chute à Blondeau	O. Cousineau	28 mai 1909	40	137 21
Cockburn-Island	H. R. McAllister	18 avril 1907	25	45
Cooks Bay	Chas. Kent	28 mai 1909	50	17 34
Haileybury	R. B. Jessup	8 mai 1908	25	515 08
Honora	G. E. Hawke	12 mai 1909	25	26 50
Kingsville	W. H. Black	1 août 1902	25	174 01
L'Original	E. A. Hall	23 mars 1904	25	177 78
Leamington	J. E. Johnston	11 mai 1906	25	225 02
Maganetawan	Conard Ross	6 avril 1910	25	37 95
Midland	J. Gates	26 oct. 1905	25	419 28
Oshawa	W. T. Henry	10 août 1904	$400 par an	3 00
Pélée-Island	H. Henderson	2 fév. 1907	25	242 85
Pembroke	T. Anderson	27 avril 1906	$200 par an	100 00
Richard's-Landing	R. Armstrong	10 juin 1907	50	101 32
Rondeau	W. R. Fellows	17 déc. 1893	25	58 89
Rosseau	A. Monteith	6 août 1908	50	125 20
Sault Ste-Marie	G. S. Boyd	30 avril 1901	$100 par mois durant la saison de navigation.	995 22
Scudder's-Wharf	C. B. Quick	29 juillet 1909	25	161 64
Sheguiandah	Wm. Stevens	8 nov. 1910	25	124 26
Southampton	Geo. McVittie		25	421 75
South-Lancaster	J. D. Perron	6 mai 1907	25	127 92
Tenby-Bay	Jas. Bolt	13 déc. 1909	25	12 95
Thessalon	D. J. Sandle	22 avril 1902	50	205 56
Treadwell	J. Smith	18 mai 1909	40	107 88
Wendover	H. Lacasse	14 janv. 1907	50	40 43
Wiarton	W. Gilbert	23 nov. 1907	25	250 50
				5,806 84
District de Montréal.				
Cedars	C. Laboursadière	27 mai 1907	50	10 92
Coteau du Lac	H. Saluré	10 avril 1908	50	15 97
Coteau-Landing	Napoléon Bériault	29 juin 1910	25	28 70
Graham	A. Bertrand	22 fév. 1904	25	43 16
Hudson	A. W. Mullen	13 juillet 1904	50	78 18
Ile Perrot-Nord	Orphie Legault	30 mai 1910	15	35 86
Lacolle	R. J. Robinson	6 mars 1894	25	9 03
Longueuil	E. Denicourt	15 mai 1901	25	36 45
Magog	D. Peters	15 juin 1906	50	79 54
Masson				2 00
Peel-Head-Bay	S. N. Ray		25	6 75
Pointe Fortune	Wm. Brown	26 avril 1910	25	84 41
Rigaud	O. Mallette			52 68
Pointe à Valois	L. Castonguay		50	53 38
St-Anicet	S. Dupuis	14 sept. 1896	25	21 93
St-Anne de Bellevue	M. C. Bezner	21 mai 1908	50	183 05
St-Zotique	A. Bissonnette	7 mai 1906	25	11 33
Vaudreuil	J. A. Valois	21 avril 1910	25	36 04
Sorel, port de	J. A. Prouix	6 juin 1901	$400 par an	100 00
				889 38

REVENUS des quais, jetées et ports, imputables aux travaux publics secondaires, pour l'exercice clos le 31 mars 1911—*Suite.*

Localités.	Maîtres de quai.	Date de la nomination.	Rémunération.	Revenu net.
District de Québec.			p. c.	$ c.
Anse-aux-Gascons	S. Chapados	16 fév. 1905	25	49 14
Anse-à-L'Islet	G. Mollog			89 88
Anse-St-Jean	F. Lavoie	13 mai 1905	$19 par année	66 03
Baie-St-Paul	E. Coude	26 oct. 1905	$32 par année	63 00
Beauport	P. Langlois	19 oct. 1909	50	33 48
Berthier	J. Blais	7 nov. 1905	50	104 75
Carleton	B. Leclerc	13 juin 1905	$50 par année	40 60
Cap-à-l'Aigle	A. Dufour	11 mai 1906	$18 par année	40 00
Chicoutimi	T. Tremblay	23 mai 1901	$122 par année	493 94
Grande-Rivière	G. Beaudin	16 nov. 1896	25	174 53
Grindstone	J. Ballantyne	22 déc. 1909	25	321 72
Les-Eboulements	Capit. T. Tremblay	23 juin 1910	$29 par année	62 00
L'Islet	Sous-loué			25 00
Matane	L. J. Thériault	11 fév. 1911	50	184 28
La Malbaie	J. Gagnon	16 mai 1906	$40 par année	168 60
New-Carlisle	J. Chisholm	22 avril 1902	25	107 59
Paspébiac	Julien DeCaen	22 fév. 1908	50	70 83
Percé	E. Bourget	11 mars 1903	25	244 04
Port-Daniel	F. X. Gagnon	26 fév. 1907	$50 par année	10 41
Rimouski	N. Lavoie	27 mars 1907	50	87 59
Rivière-du-Loup	L. J. Puize	7 nov. 1905	$146 par année	413 62
St-Alphonse-de-Bagotville	F. Fortier	20 avril 1909	$48 par année	150 45
Ste-Cécile-du-Bic	J. Santerre	28 mai 1909	25	44 25
St-Irénée	G. Bouchard	10 fév. 1903	25	6 95
St-Jean-d'Orléans			50	80 00
St-Laurent-d'Orléans	G. Godbout	11 mai 1904	50	26 00
St-Nicholas	Sous-loué			25 00
St-Siméon	L. Savard	7 mai 1908	25	24 00
St-Thomas-de-Montmagny	H. Dionne	22 oct. 1896	25	71 40
Tadousac	A. Gingras	29 mai 1906	$30 par année	119 41
				$3,403 49
Nouveau-Brunswick.				
Anderson's-Hollow	H. T. Copp	30 mai 1910	25	145 17
Black-River	F. G. McLeod	26 sept. 1907	25	40 06
Campbellton	G. E. Asker	11 mai 1904	25	1,923 84
Cap-Tourmentine	M. B. Rielly	23 juin 1905	25	364 34
Caraquet	R. Friolet	11 sept. 1906	25	43 76
Dalhousie	W. S. Smith	27 juin 1891	25	466 33
Gardner, crique	J. J. Armstrong	22 déc. 1909	25	19 50
Hopewell, cap	G. D. Wilson	10 avril 1899	25	28 26
Lamèque	N. Chiasson	28 nov. 1906	25	36 14
Petite-Roche	J. Boudreau	27 août	25	11 74
St-Jean	E. C. Elkin	18 nov. 1910	25 (ne doit pas dép. $1,500 dans une année civile)	633 30
Shippegan	G. J. Henry	6 avril 1910	25	34 28
Tracadie	Louis Breau	12 oct. 1910	25	32 02
				$3,778 74
Nouvelle-Ecosse.				
Babin, anse	A. Thomas	20 oct. 1897	25	14 31
Barrington	J. H. Christie	31 août 1896	25	84 30
Bayfield	R. Grant	23 avril 1902	25	11 43
Bear-Point	J. Smith	23 mai 1902	25	3 35
Belliveau, anse	S. C. Thériault	24 nov. 1892	25	92 60
Black, Pointe	J. P. Littlewood	8 janv. 1904	25	20 24
Bridgewater, port de	W. Oakes	28 janv. 1896	$100 par année	52 00
Brooklyn	J. McLeod	3 août 1904	25	60 49
Canada, crique	H. Dickey	12 août 1899	25	6 84
Canso				14 16
Cape, anse	B. Doucette	8 fév. 1907	25	17 55

REVENUS des quais, jetées et ports, imputables aux travaux publics secondaires, pour l'exercice clos le 31 mars 1911—*Suite*.

Localités.	Maîtres de quai.	Date de la nomination.	Rémunération.	Revenu net.
Nouvelle-Ecosse—Suite.			p. c.	$ c.
Centreville	A. Ward	23 mai, 1897	25	94 62
Church-Point	L. Belleveau	26 mars 1907	25	59 17
Cranberry-Head				5 25
Deep-Brook	C. D. Ray			4 47
Delap's-Cove	R. W. McCaul	28 nov. 1889	25	3 81
D'Escousse	Léon Poirier	31 mai 1906	25	54 33
Digby	W. W. Hayden	20 avril 1897	25	2,870 38
Freeport	J. Fairfield	3 mars 1911	25	48 74
Granville-Centre	H. Rooney	6 juil. 1903	25	97 80
Hall, port	T. A. Neville	8 janv. 1897	25	68 81
Hampton	C. Dunn	22 déc. 1906	25	18 91
Harbourville	L. D. Curry	29 déc. 1906	25	32 16
Horton-Landing	F. G. Curry	30 avril 1898	25	9 61
International Pier-Harbour	M. J. Neville	30 oct. 1880	$300 par année	16 50
Isaac, port	T. D. Cook	30 jan. 1902	25	9 84
East-Jeddore	Enos Parker	9 mai 1910	25	18 69
Jordan-Bay	J. Fredericks	20 féb. 1900	25	29 39
Lunenburg-Harbour	J. B. Heckman			23 50
Margaretsville	D. H. McLean	10 juil. 1907	25	83 42
Meteghan-Cove	M. S. Robichaud	7 déc. 1909	25	16 81
Meteghan-River	Antoine Melanson	26 sept. 1910	25	13 82
Morden	John Duggan	7 avril 1910	25	6 92
Newellton				29 14
Pointe-aux-Chênes	Sous loué			200 00
Owl's-Head	David Palmer, jr	22 mars 1910	25	16 04
Parker's-Cove	Curtis Halliday	12 oct. 1910	25	11 08
Picketts	F. Eaton	2 août 1899	25	60 34
Port-George	O. Douglas	26 juin 1900	25	34 65
Port-Hawkesbury	F. McInnes	20 mars 1907	25	379 22
Port-Hood				2 50
Port-Latour	C. D. Cook	20 août 1904	25	23 95
Port-Lorne	F. Beardsley	22 juin 1897	25	39 49
Port-Morien	D. F. McAuley	6 nov. 1906	7½	550 30
Port-Mouton	Geo. Cook	28 déc. 1905	25	6 50
Port-Philip	H. Johnson	3 sept. 1909	25	9 87
Port-Wade	J. D. Apt	12 sept. 1907	25	60 53
Poulamond	B. Boudrot	4 juin 1906	25	49 88
Ray, crique				27 87
Saulniersville	J. F. Saulnier	25 août 1888	25	9 53
Shag-Harbour	A. Smith	28 oct. 1909	25	7 80
Swims-Point	J. T. Duncan	30 janv. 1909	25	109 55
Tiverton	B. Blackford	17 oct. 1906	25	7 74
West-Arichat	H. H. Sampson	21 juin 1909	25	30 65
West-Head	H. N. Newell	2 juil. 1910	25	27 09
West-Pubnico	C. C. D'Entremont	28 mars 1898	25	23 49
Wolfville	J. L. Franklin		25	29 46
				5,710 89
Ile-du-Prince-Edouard.				
Aitken's-Ferry	B. Aitken			2 08
Annandale	W. C. Jenkins	4 mai 1897	25	47 44
Bay-View	J. Harrington	2 oct. 1885	25	27 21
Belfast	F. Halliday	1 mai 1901	25	26 17
Brush-Wharf	H. H. McDonald	21 avril 1910	25	13 73
Chapel-Point	R. McCormack	18 sept. 1885	25	23 65
Charlottetown	T. G. Taylor	Agent du dépt.		218 93
China-Point	W. S. N. Crane		25	31 52
Clifton	J. Gunn	4 mai 1900	25	10 78
Capaud & Victoria	E. McKinnon	7 juil. 1897	25	248 02
Georgetown	R. R. Jenkins	14 oct. 1892	25	8 49
Haggerty's	C. Fisher	27 mars 1908	25	7 20
Hickey's	M. Webster	28 oct. 1896	25	28 80
Higgin's-Shore	G. G. Henry			2 16
Hurd's-Point	T. Montgomery	16 août 1901	25	90 33

REVENUS des quais, jetées et ports, imputables aux travaux publics secondaires, pour l'exercice clos le 31 mars 1911—*Fin.*

Localités.	Maîtres de quai.	Date de la nomination.	Rémunération.	Revenu net.
Ile-du-Prince-Edouard—Suite.			p. c.	$ c.
Kier's-Shore	W. Hodgson	10 juin 1895..	25	86 50
Lambert et Stevens	W. S. Johnston	3 mai 1900..	25	8 77
Pointe-Lewis	H. McCormack	6 nov. 1908..	25	15 06
Lower-Montague	B. Aitken	22 déc. 1909..	25	3 41
Mount-Stewart	B. Pigott	17 janv. 1910..	25	24 42
Anse McPherson	J. L. McPherson	6 nov. 1906..	25	6 34
Murray-Harbour-North	B. Richards	19 janv. 1909..	25	6 32
Cardigan-Nord	R. J. Steele	1 mai 1901..	25	39 83
Pownal	M. M. Haley	13 oct. 1896..	25	44 32
Baie Sainte-Marie	G. H. Hicken	11 juin 1910..	25	17 04
Rustico-Sud	D. Gallant	..	25	9 60
Sturgeon, jetée	N. Randall	31 déc. 1908..	25	27 33
Tignish	A. J. Gaudet	23 août 1898..	25	17 57
Rivière Vernon	W. M. Forbes	22 avril 1902..	25	65 00
Ile Wood	Jas. Young	10 " 1899..	25	1 49
				1,159 51
Manitoba.				
Selkirk	E. Comber			570 03
				570 03
Colombie-Anglaise.				
Port-Comox	G. H. Roe	25 avril 1896..	$200 par année	30 50
Ladysmith	T. D. Conway		25	14 28
Port-Nanaïmo	Jas. Knarston	26 oct. 1905..	$500 par année	95 00
Port-Sidney	C. C. Cochrane	25 nov. 1910..	25	111 99
Port-Vancouver	M. McLeod	14 janv. 1897..	$600 par année	105 50
Port-Victoria	C. E. Clarke	3 nov. 1894..	$600 par année	45 00
				502 27

Récapitulation des droits de quaiage.	Revenu.
	$ c.
Ontario	5,806 84
District de Montréal	889 38
" Québec	3,403 49
Nouveau-Brunswick	3,778 74
Nouvelle-Ecosse	5,710 89
Ile du Prince-Edouard	1,159 51
Manitoba	570 03
Colombie-Anglaise	502 27
Total général	21,821 15

RELEVÉ des droits pour hôpitaux de la marine perçus durant l'exercice clos le 31 mars 1911.

Noms des ports.	Montants.
PROVINCE DE QUÉBEC.	$ c.
Gaspé	111 66
Montréal	5,310 85
Paspébiac	243 08
Percé	47 33
Québec	6,461 43
Rimouski	194 75
St-Jean	1,454 23
Sorel	46 68
Trois-Rivières	245 92
Total	14,115 93
PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.	
Bathurst	80 45
Campbellton	286 76
Chatham	894 08
Dalhousie	450 83
Frédéricton	33 66
Moncton	474 89
Newcastle	193 04
St-Andrews	50 94
St-Jean	7,123 64
St-Etienne	40 15
Sackville	84 61
Total	9,713 05
PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.	
Amherst	361 97
Annapolis	261 37
Arichat	11 32
Baddeck	50 44
Barrington	19 11
Canso	61 85
Digby	105 78
Glace-Bay	5 43
Halifax	8,843 10
Kentville	32 89
Liverpool	72 67
Lockeport	5 87
Lunenburg	471 65
Sydney-Nord	938 14
PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*	$ c.
Parrsboro	468 99
Pictou	90 11
Port-Hawkesbury	145 35
Port-Hood	41 73
Shelburne	25 46
Sydney	1,980 79
Weymouth	202 60
Windsor	958 64
Yarmouth	416 57
Total	15,551 83
PROVINCE DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.	
Charlottetown	291 12
Summerside	62 81
Total	353 93
PROVINCE DE LA COLOMBIE-ANGLAISE.	
Nanaïmo	5,113 07
New-Westminster	212 40
Prince-Rupert	335 63
Vancouver	1,860 53
Victoria	8,311 04
Total	15,832 67
TOTAUX GÉNÉRAUX PAR PROVINCE.	
Québec	14,115 93
Nouveau-Brunswick	9,713 95
Nouvelle-Ecosse	15,551 83
Colombie-Anglaise	15,832 67
Ile-du-Prince-Edouard	353 93
Total général	55,567 41

RELEVÉ des droits perçus pour inspection de bateaux à vapeur durant l'exercice clos le 31 mars 1911.

Noms des ports.	Montants.	Noms des ports.	Montants.
PROVINCE D'ONTARIO.	$ c.	PROVINCE DE LA COLOMBIE-ANGLAISE.	$ c.
Sault-Ste-Marie	45 68	Vancouver	576 72
Windsor	138 40	Victoria	262 86
	184 08		839 60
PROVINCE DE QUÉBEC.			
Montréal	30 40	Ontario	184 08
Québec	297 12	Québec	327 52
		Nouvelle-Ecosse	2,732 40
	327 52	Colombie-Anglaise	839 60
PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.		Total	4,083 60
Halifax	2,222 88		
Kentville	419 12		
Sydney-Nord	92 40	Brevets de mécaniciens	1,501 50
	2,732 40	Total général	5,585 10

DROITS D'ENREGISTREMENT MARITIME.

Noms des ports.	Montants.	Noms des ports.	Montants.
PROVINCE D'ONTARIO.	$ c.	PROVINCE DE LA COLOMBIE-ANGLAISE.	$ c.
Ottawa	1 00	Victoria	3 04
Total	1 00	Total	3 04
PROVINCE DE QUÉBEC.		PROVINCE DE L'ILE DU PR.-EDOUARD.	
Montréal	3 95		
Paspébiac	45	Charlottetown	1 20
Québec	9 04	Total	1 20
Total	13 43		
PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.		DISTRICT DU YUKON.	
St-Jean	1 88	Dawson	50
Total	1 88	Total	50
PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.			
Arichat	20		
Halifax	2 80	TOTAUX PAR PROVINCES.	
Liverpool	1 30		
Lunenburg	3 20		
Shelburne	44	Ontario	1 00
Yarmouth	20	Québec	13 43
		Nouveau-Brunswick	1 48
Total	8 14	Nouvelle-Ecosse	8 14
PROVINCE DU MANITOBA.		Manitoba	40
		Colombie-Anglaiee	3 04
		Ile du Prince-Edouard	1 20
Winnipeg	40	District du Yukon	50
Total	40	Total général	29 59

RELEVÉ des droits perçus par l'administration fédérale des phares et des côtes durant l'exercice clos le 31 mars 1911.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.	Montant.
Nom du port.	$ c.
Halifax	613 00
Total	613 00

CAPITAINES DE PORTS.

TABLEAU indiquant les noms des ports reconnus comme tels, en vertu de certaines lois du Dominion (voir Loi de la marine marchande, chap. 113, Statuts Revisés du Canada, 1906), les noms des capitaines de ports et la date de leur nomination, le montant que chaque rémunération ne doit pas dépasser, le montant des droits perçus durant l'année expirée le 31 décembre 1910, et les surplus portés au crédit du Receveur général.

PROVINCE D'ONTARIO.

Noms des ports.	Capitaines de ports.	Date de la nomination.	Montants perçus.	Rémunérations consenties.	Montants portés au cr. du R. G.
			$ c.	$ c.	$ c.
Amherstburg	M. Barrett	29 déc. 1906	16 00	200 00	
Bronté	Jas. Wilson	26 oct. 1905	2 00	200 00	
Byng-Inlet, North	Chas. Bégin	24 mars 1908	4 00	200 00	
Collingwood	Wm. F. Toner	1er déc. 1908	114 00	300 00	
Depot-Harbour	Jno. O'Grady	18 avril 1910	7 00	200 00	
Fort-William	Jas. McAllister	12 mai 1906	339 50	600 00	
Rivière-aux-Français	E. Barron		17 00	200 00	
Goderich	Donald McKay	21 avril 1908	67 50	300 00	
Little-Current	John T. May	19 juil. 1906	Néant.	200 00	
Meaford	S. McClain	18 " 1902	8 50	200 00	
Midland	John White	13 " 1897	57 50	300 00	
Owen-Sound	W. T. Robertson	29 mai 1909	159 50	200 00	
Oshawa	Wm. T. Henry	10 août 1904	Néant.	300 00	
Parry-Sound	Basil Taylor	27 avril 1909	15 00	200 00	
Penetanguishene	Peter Light	7 mai 1906	20 50	200 00	
Port-Arthur	B. Guirard	21 mai 1897	217 50	300 00	
Port-McNicoll	Thomas Nothingham	1er mai 1911	Néant.	200 00	
Port-Stanley	P. E. Shepard	15 janv. 1898	Néant.	200 00	
Rondeau	W. R. Fellows	17 déc. 1888	26 50	100 00	
Southampton	W. H. Johnston	— oct. 1882	39 50	100 00	
Sarnia	Albert McAdam	3 mai 1886	Néant.	300 00	
Trenton	Ross Cummings	21 mars 1911	Néant.	200 00	

PROVINCE DE QUÉBEC.

Noms des ports.	Capitaines de ports.	Date de la nomination.	Montants perçus.	Rémunérations consenties.	Montants portés au cr. du R. G.
Amherst, M. I.	Jno. Cassidy	2 sept. 1878	Néant.	200 00	
Anse-aux-Gascons	J. Mourant	28 juin 1905	Néant.	100 00	
Bersimis	L. Thibault	13 déc. 1905	7 00	200 00	
Bonaventure	A. Bourque	5 juin 1905	26 00	100 00	
Carleton	B. Leclerc	15 mai 1905	Néant.	200 00	
Cap-Anse	J. Scott	15 juil. 1908	Néant.	200 00	
Caplin	T. Bourdages	20 mars 1907	5 00	100 00	
Chicoutimi	A. Sturton	8 juin 1886	Néant.	200 00	
Escoumains	C. J. Bélanger, jr	27 oct. 1906		200 00	

TABLEAU indiquant les noms des ports reconnus comme tels, en vertu de certaines lois du Dominion—*Suite.*

PROVINCE DE QUÉBEC—*Suite.*

Noms des Ports.	Capitaines de ports.	Date de la nomination.	Montants perçus.	Rémunérations consenties.	Montants portés au cr. du R.G.
			$ c.	$ c.	$ c.
Grande Entrée	André Cyr	10 juillet 1907.	3 50	200 00	
Grande-Rivière	G. Beaudin	8 avril 1900.	6 00	100 00	
Gaspé	F. G. Eden	3 avril 1889.	Néant.	500 00	
House-Harbour	C. Lafrance	10 déc. 1896.	32 00	200 00	
Maria	Arthur Cyr	29 mars 1905.	Néant.	100 00	
Matane	L. J. Lavasseur	12 déc. 1896.	76 00	200 00	
Malbaie	Patric Lawrence	...	15 00	200 00	
Métis	J. W. Ferguson	10 mai 1906.	Néant.	200 00	
New-Carlisle	J. Chisholme	22 avril 1902.	1 00	200 00	
New-Richmond	F. X. Cormier	15 avril 1902.	23 00	200 00	
Nouvelle	J. Cassey	3 janv. 1903.	2 50	200 00	
Baie-aux-Chênes	T. Harper	12 juillet 1904.	30 00	200 00	
Paspébiac	W. L. Kempffer	21 sept. 1900.	29 50	150 00	
Percé	E. Donahue	10 oct. 1903.	7 50	100 00	
Port-Daniel	B. Langlois	26 fév. 1907.	13 50	200 00	
Rimouski	A. P. S. Laurent	31 mai 1896.	106 50	200 00	
Rivière-du-Loup	F. E. Gilbert	5 oct. 1902.	30 00	100 00	
St-Godfroi	J. Grenier	5 juin 1905.	5 00	100 00	
Montmagny	L. Dionne	22 oct. 1896.	37 50	200 00	
St-Jean	G. H. Farrer	20 mars 1897.	Néant.	600 00	
Sorel	J. A. Proulx	6 juin 1901.	500 00	400 00	100 00
Sault-au-Mouton	C. E. Nolet	11 avril 1907.	...	200 00	
Trois-Pistoles	E. T. Petitgrew	11 avril 1899.	Néant.	100 00	
Tadousac	A. Gingras	6 juin 1906.	Néant.	200 00	
Grand-Manan	A. H. Cheney	...	6 00	...	

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Noms des Ports.	Capitaines de ports.	Date de la nomination.	Montants perçus.	Rémunérations consenties.	Montants portés au cr. du R.G.
Alma	G. W. Parson	2 mars 1898.	38 00	100 00	
Back-Bay	Harry W. Harrer	...	3 50	...	
Bathurst	Capit. M. Daly	15 avril 1907.	47 50	200 00	
Black's et Beaver-Harbour	E. W. Cross	17 sept. 1883.	16 50	100 00	
Bouctouche	H. Hutcheson	17 avril 1897.	8 00	100 00	
Campbellton	G. E. Asker	...	92 00	200 00	
Campobello	G. W. Lank	12 mai 1910.	5 00	100 00	
Cap-Tourmente	M. S. Treene	13 mai 1901.	16 00	200 00	
Caraquet	G. A. Albert	7 nov. 1905.	6 00	150 00	
Chatham	A. J. Walls	13 juillet 1898.	204 00	300 00	
Cocagne	J. T. Bourque	22 juin 1905.	Néant.	100 00	
Dalhousie	W. S. Smith	19 mars 1888.	133 00	200 00	
Dorchester	Jas. Shea	25 oct. 1900.	72 00	200 00	
Fairhaven	A. Calder	30 juillet 1901.	7 00	200 00	
Grand-Harbour	T. Ingalls	19 avril 1907.	6 50	100 00	
Gull-Rock, Chenal de	G. A. Johnson	27 avril 1904.	Néant.	100 00	
Harvey	Wm. Wood	9 juin 1903.	41 00	100 00	
Heron, Chenal de	D. Robertson	5 juillet 1897.	25 00	200 00	
Hillsborough	J. O'Shaughnessy	13 avril 1898.	34 91	150 00	
Hopewell, Cap	J. H. Christopher	13 avril 1898.	8 50	200 00	
Récif de St-Etienne	Wm. McBean	12 juin 1894.	Néant.	100 00	
Letete	H. W. Harris	16 fév. 1906.	Néant.	100 00	
Petit Shippegan	J. Beaudin	27 oct. 1906.	Néant.	100 00	
Moncton	B. Toombs	12 avril 1905.	17 00	200 00	
Musquash	G. McNulty	28 sept. 1896.	Néant.	100 00	
Newcastle	J. Russell	27 juin 1904.	Néant.	300 00	
North-Head	G. E. Gaskill	20 mars 1907.	9 50	100 00	
Port-Elgin et Baie-Verte	C. Trenholme	30 avril 1907.	3 50	200 00	
Pokemouche	M. Landry	...	Néant.	100 00	
Richibouctou	Jas. A. Jardine	11 mai 1874.	28 00	200 00	
Sackville	E. Chase	11 mai 1904.	7 50	200 00	
Anse Seal	J. W. Wooster	19 avril 1907.	10 00	100 00	
St-Andrews	Capt. R. Keay	16 fév. 1909	29 00	100 00	
St-Georges	G. W. McKenzie	10 mai 1900.	33 50	100 00	
St-Etienne	Capit. A. McWhea	...	33 00	...	

TABLEAU indiquant les noms des ports reconnus comme tels, en vertu de certaines lois du Dominion—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK—*Suite.*

Noms des ports.	Capitaines de port.	Date de la nomination.	Montants perçus.	Rémunérations consenties.	Montants portés au cr. du R.G
			$ c.	$ c.	$ c.
St-Martin et Quaco	J. R. McDonough	16 juillet 1902	61 50	100 00	
Shédiac	Capit. J. Newman	31 déc. 1909	39 00	300 00	
Shippegan	J. Degrace	14 avril 1903	13 50	100 00	
Tracadie	T. Savoy	23 sept. 1899	9 00	100 00	
Waterside	H. T. Copp	22 février 1911	Néant.	100 00	
West-Isles	B. Simpson	27 mai 1901	Néant.	200 00	
Whitehead	A. Cheney	19 avril 1907	Néant.	100 00	

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Noms des ports.	Capitaines de port.	Date de la nomination.	Montants perçus.	Rémunérations consenties.	Montants portés au cr. du R.G
Abbott, port	F. D'Entremont	23 mai 1901	2 00	200 00	
Advocate, port	H. D. Barnes	22 février 1911	Néant.	100 00	
Amherst	F. A. Gates	3 avril 1907	6 00	300 00	
Annapolis	J. Lindgren	7 juillet 1898	52 00	200 00	
Apple, rivière	B. Atkinson	1er février 1909	30 50	200 00	
Arichat	J. Langlois	22 mai 1909	19 00	200 00	
Baddeck	P. L. McFarlane	6 mars 1909	Néant.	200 00	
Barrington	B. Kenny	6 juillet 1893	25 00	200 00	
Bayfield	D. Sutton	22 mai 1910	Néant.	200 00	
Baie St-Laurent	J. W. Fitzgerald	22 déc. 1910	Néant.	200 00	
Bear-River	Wm. McFadden	27 sept. 1897	20 00	100 00	
Beaver, port	H. Hawbott	22 sept. 1888	2 00	100 00	
Big, port	D. J. McKenzie	18 avril 1908	Néant.	100 00	
Bridgewater	W. Oakes	28 janvier 1896	152 00	100 00	52 00
Grand Bras-d'Or	John A. Bain	7 février 1910	Néant	200 00	
Cap-Canso	Geo. Oliver	14 février 1905	84 00	150 00	
Grand Etang	Michael McIsaac	8 mars 1906	....	200 00	
Cap-Negro	A. D. Perry	....	9 50	200 00	
Chester	B. C. Corkum	8 juillet 1896	18 50	100 00	
Chéticamp	F. Aucoin	15 avril 1876	9 50	100 00	
Clarke, port	J. G. Nickerson	....	66 00	200 00	
Clementsport	J. McCain	18 oct. 1898	7 50	150 00	
Crow, port					
D'Escousse	M. Martell	22 avril 1902	8 50	100 00	
Digby	H. Anderson	19 juin 1902	47 00	200 00	
East, baie	Donald McInnis	5 avril 1886	....	100 00	
Fourchie	Enos Cann	25 mai 1910	....	100 00	
Freeport	L. Ring	20 mars 1909	11 50		
Gabarouse	Capit. G. Harris	22 février 1911	3 50	100 00	
Glasgow et Cap-Breton, jetée	A. McQuarrie	30 oct. 1880	26 00	300 00	16 50
Guysboro	A. M. Peart	11 février 1902	3 00	100 00	
Halifax	F. G. Rudolf	13 mai 1910	492 00	1,800 00	
Hantsport	Wm. McCulloch	17 janv. 1892	Néant.	300 00	
Ingonish N.-Baie	A. McLean	21 avril 1910	5 00	200 00	
Ingonish S.-Baie	J. Doucette	30 avril 1901	2 50	100 00	
Ingram, rivière	E. Huntly	19 janv. 1907	28 50	100 00	
Internat'l-Pier, Sydney	M. J. Neville	30 oct. 1880	316 50	300 00	16 50
Isaac, port	F. D. Cook	19 juin 1900	21 50	100 00	
Jeddore	E. Baker	3 déc. 1903	16 50	100 00	
Jordan, baie	F. Thorburn	11 mai 1901	7 00	150 00	
Kelly, Anse	J. Kenny	6 avril 1908	Néant.	100 00	
La Have	G. H. Zwicker	25 février 1875	40 00	300 00	
L'Ardoise, supérieure et inférieure	G. Burke	29 août 1884	4 50	100 00	
Lingan	Vacant				
Licomb	L. Wilson	20 février 1900	14 00	200 00	
Gillies-Pt., East petit Bras-d'Or	D. J. Campbell	17 avril 1899	Néant.	100 00	
Petit Bras-d'Or, lac	V. McLean	23 sept. 1907	Néant.	100 00	
Petit Bras-d'Or, port	J. M. LeBlanc	9 oct. 1909	2 00	200 00	
Little-Glace-Bay	E. F. Rigby	8 mai 1884	16 00	200 00	
Little Narrows	K. McLellan	1er nov. 1897	Néant.	100 00	
Liverpool	Capt. J. Ryan	22 déc. 1906	Néant.	200 00	

TABLEAU indiquant les noms des ports reconnus comme tels, en vertu de certaines lois du Dominion—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*

Noms des ports.	Capitaines de ports.	Date de la nomination.	Montants perçus.	Rémunérations consenties.	Montants portés au cr. du R.G.
			$ c.	$ c.	$ c.
Lockeport	G. J. Locke	2 avril 1906	Néant.	100 00	
Louisburg	J. Townsend	1 mai 1899	299 50	150 00	
Lunenburg	J. Heckman	1 oct. 1909	173 50	150 00	23 50
Mabou	J. McInnes	11 juill. 1900	50	100 00	
Mahone, baie	A. Hyson	18 fév. 1908	31 00	200 00	
McNair, anse	R. McEachern	8 mars 1875	Néant.	150 00	
McKinnon, port	D. T. McNeil	9 oct. 1909	5 00	200 00	
Marble, montagne	D. McDonald	26 juill. 1892	10 00	200 00	
Margaretsville	Caipt. J. McGranaghan	29 mai 1906	1 00	100 00	
Baie Ste-Marguerite	H. C. Garrison	14 déc. 1901	7 00	100 00	
Margaree	Fred. P. Chiasson	6 mars 1909	1 00	100 00	
Marie-Joseph	Chas. Dixon	2 fév. 1907	150 00	100 00	
Merigomish	T. B. Olding	11 mars 1910	Néant.	200 00	
Port-Meteghan	Capit J. McLair	17 nov. 1906	14 50	100 00	
Rivière Meteghan	Luke A. Comeau	1 juin 1897	....	100 00	
Musquodoboit	Thos. Williams	31 mai 1905	4 00	100 00	
New-Haven	Hector A. McLeod	17 août 1889	....	100 00	
Port-Neil	R. Payne	15 juill. 1905	3 00	100 00	
Noel	S. O'Brien	26 oct. 1905	11 50	200 00	
Northport	J. Davis	21 déc. 1902	13 00	100 00	
Anse Nord-Ouest	P. Bouthier	30 juin 1902	Néant.	200 00	
Parrsboro	R. T. Smith	30 avril 1892	95 50	300 00	
Petit-de-Grat	S. Boudrot	5 juin 1895	8 50	200 00	
Port de Pictou	Commissaires du havre	....	....	300 00	
Petite-Rivière, pont	J. N. Parks	27 avril 1888	1 00	100 00	
Port-George	Vacant	....	....	....	
Port-Greville	D. Graham	27 avril 1909	27 50	200 00	
Port-Hawkesbury	J. Lamey	2 juin 1909	103 50	200 00	
Port-Hastings	G. L. McLean	15 fév. 1908	101 00	200 00	
Port-Hood	J. H. Murphy	9 juill. 1875	3 50	200 00	
Port-Latour	Wm. Shields	18 fév. 1898	19 00	200 00	
Port-Lorne	F. Beardsley	9 juin 1907	1 00	200 00	
Port-Maitland	J. Ellis	10 déc. 1896	6 00	200 00	
Port-Morien	H. McDonald	3 mars 1879	12 50	400 00	
Port-Mulgrave	J. A. McDonald	29 juin 1908	8 50	200 00	
Port-Medway	J. Hopkins	13 fév. 1903	13 00	200 00	
Port-Wade	Capit. J. McWhinnie	14 oct. 1907	56 00	200 00	
Pubnico	D. Q. Amereau	27 sept. 1882	41 50	100 00	
Pugwash	G. M. Allen	15 mai 1907	35 50	100 00	
Rivière Port	F. J. C. Creaser	8 janv. 1901	40 00	100 00	
Rivière Bourgeois	E. E. Bouchie	9 avril 1886	4 00	100 00	
Rivière Hébert	W. T. Theal	24 juill. 1905	117 00	100 00	
Rivière John	H. Campbell	1 juin 1891	Néant.	100 00	
Baie Sainte-Anne	G. E. Fader	21 sept. 1906	19 00	200 00	
Rivière Sainte-Marie	Robert Quinn	21 juin 1909	14 00	200 00	
Port-Saint-Pierre	P. McNeil	17 sept. 1883	91 00	200 00	
Port-Sainte-Anne	A. McLeod	16 avril 1909	15 00	200 00	
Sambro	B. Smith	27 mai 1890	13 50	200 00	
Port-Sheet	H. Hall	11 avril 1898	Néant.	200 00	
Shelburne	J. C. Morrison	4 mai 1897	136 50	200 00	
Port-Ship	H. Siteman	22 fév. 1911	2 50	100 00	
Ile Spencer	B. McLellan	22 mai 1899	6 00	100 00	
Tangier	C. A. Hitchey	14 nov. 1901	4 50	200 00	
Cap-Tenny	D. Longard	26 oct. 1905	Néant.	200 00	
Tatamagouche	Wm. Reilly	1 juin 1900	1 50	200 00	
Tidnish	R. B. Davidson	19 fév. 1910	2 00	100 00	
Tiverton	J. Blackford	3 avril 1900	4 00	100 00	
Torbay	I. Forgere	25 août 1903	12 00	200 00	
Tusket	Cyrille Doucette	21 nov. 1902	9 00	100 00	
Tusket-Wedge	Capit. H. A. LeBlanc	3 mars 1911	34 50	100 00	
Quai Victoria, Barre-Sud.	Ernest Richardson	1 nov. 1897	....	200 00	
Wallace	J. D. Patton	14 fév. 1896	1 00	100 00	
Arichat-Ouest	Capit. L. Forest	25 mai 1910	Néant.	100 00	
Walton	B McCulloch	25 oct. 1905	37 50	200 00	
Baie-Ouest	D. Forbes	22 déc. 1910	Néant.	100 00	
West-Port	G. Welch	29 janv. 1898	21 50	200 00	
Weymouth	S. McCormack	....	66 00	....	

TABLEAU indiquant les noms des ports reconnus comme tels, en vertu de certaines lois du Dominion—*Fin.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE—*Fin.*

Noms des ports.	Capitaines de port.	Date de la nomination.	Montants perçus.	Rémunérations consenties.	Montants portés au crédit du R. G.
			$ c.	$ c.	$ c.
Whitehead	L. Munroe	8 fév. 1909	33 00	200 00	
Whycocomagh	N. Matheson	6 juil. 1909	....	100 00	
Wolfville	J. L. Franklin	....	6 50	100 00	
Wood, port	J. Orechia	19 fév. 1892	22 50	200 00	
Yarmouth	Capit. G. L. Wetmore	24 jan. 1911	203 00	250 00	
Windsor	Wm. McCulloch	....	193 50	300 00	
Washabuck	V. McLean	....	....	....	

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Noms des ports.	Capitaines de port.	Date de la nomination.	Montants perçus.	Rémunérations consenties.	Montants portés au crédit du R. G.
Alberton	J. Kinch	30 juil. 1901	3 00	200 00	
Baie Fortune	J. A. Coffin	29 avril 1875	Néant	200 00	
Brudenell	J. A. Gordon	26 oct. 1905	Néant	200 00	
Cardigan, rivière	F. Gallant	27 avril 1908	3 00	100 00	
Cove-Head	M. Kielly	23 avril 1904	Néant	100 00	
Charlottetown et Hillsboro, port	J. White	6 mai 1909	114 00	400 00	
Crapaud	W. Myers	17 juin 1874	4 00	200 00	
Egmont, baie	G. Henry	5 déc. 1906	30	200 00	
Georgetown	J. Westaway	....	19 50	200 00	
Malpèque	J. Champion	10 déc. 1896	1 00	200 00	
Miminegash	P. Doucette	21 jan. 1908	3 00	100 00	
Montague Bridge	H. McPherson	5 mai 1904	5 00	200 00	
Murray, port	G. McLeod	19 janv. 1907	1 50	200 00	
Murray, rivière	G. McLeod	9 fév. 1897	1 50	200 00	
New-London	H. McLeod	6 juil. 1910	3 00	200 00	
Pinette	J. D. McDonald	22 oct. 1903	2 50	100 00	
Port-Hill	W. C. Brown	20 juin 1898	Néant	200 00	
Pownal	M. Haley	30 mars 1897	....	100 00	
Baie-St-Pierre	G. Barry	3 mai 1901	Néant	200 00	
Souris E. et O.	J. Tiernay	15 mai 1905	28 50	200 00	
Summerside	J. Matheson	8 fév. 1907	33 00	200 00	
Tracadie (Grande)	J. McAulley	18 avril 1910	Néant	200 00	
Vernon-River-Bridge	J. Finlay	9 oct. 1884	2 00	200 00	
Wood-Islands	J. Young	22 mai 1899	Néant	100 00	

PROVINCE DE LA COLOMBIE-ANGLAISE.

Noms des ports.	Capitaines de port.	Date de la nomination.	Montants perçus.	Rémunérations consenties.	Montants portés au crédit du R. G.
Chemainus	L. G. Hill	....	58 50	200 00	
Comox	G. H. Rowe	....	330 50	200 00	130 50
Ladysmith	W. Fraser	29 mai 1906	170 50	200 00	
Nanaimo and Departure, baie	J. Knartson	26 oct. 1905	595 00	500 00	95 00
New-Westminster	W. B. Shiles	15 fév. 1908	163 50	400 00	
Snug, port	G. C. Tunstall, jr.	18 avril 1910	3 00	200 00	
Vancouver	Capit. D. A. McInnes	22 juin 1909	705 50	600 00	105 50
Victoria et Esquimalt	C. E. Clarke	3 nov. 1894	645 00	600 00	45 00
Prince-Rupert	T. H. Alicock	....	21 00	....	

RÉCAPITULATION.

Provinces.	Nombre des ports.	Montants perçus.	Montants portés au crédit du Rc. G'l.
		$ c.	$ c.
Ontario	22	1,111 50	
Québec	34	962 50	100 00
Nouveau-Brunswick	42	1,058 41	
Nouvelle-Ecosse	125	3,689 00	92 00
Ile-du-Prince-Edouard	24	224 80	
Colombie-Anglaise	9	2,692 50	376 00
Totaux	256	9,738 71	568 00

NAVIRES de pêche américains auxquels le Canada a accordé des licences de pêche, durant l'exercice clos le 31 mars 1911, en vertu d'une loi intitulée: "Loi concernant les navires de pêche des Etats-Unis de l'Amérique du Nord".

Noms des navires.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Port d'émission de la licence.	Montants. $ c.
Harry A. Nickerson	Gloucester, Mass	83	Lockeport	124 50
Olga	"	77	Shelburne	115 50
Hector G. Wells	"	66	"	99 00
Lottie E. Merchant	"	79	Liverpool	118 50
Gladiator	"	75	Shelburne	112 50
Ella N. Goodwin	"	86	Pointe-aux-Sables	129 00
Avalon	"	97	Liverpool	127 50
W. E. Morrissey	"	93	Shelburne	139 50
S. P. Willard	"	87	"	130 50
Georgie Campbell	"	78	"	117 00
Madonna	"	79	"	118 50
Priscilla Smith	"	89	"	135 50
Nooma	"	77	Pubnico	115 50
Hattie A. Heckman	"	72	"	108 00
John R. Bradley	"	80	Liverpool	120 00
Lillian	Boston, Mass	95	"	142 50
Elector	Gloucester	84	Lockeport	126 00
Mildred Robinson	Boston	86	Pointe-aux-Sables	129 00
Preceptor	Gloucester	89	Sydney-Nord	133 50
Flirt	"	82	Shelburne	123 00
Blanche	"	78	"	117 00
Nivanda	"	76	Lockeport	114 00
Richards	"	90	Pointe-aux-Sables	135 00
Arethusa	"	107	Sydney-Nord	160 50
Thos. S. Porter	"	92	Arichat	138 00
Jas. W. Parker	Boston	96	Canso	144 00
Lizzie M. Stanley	Gloucester	92	"	138 00
Mystery	"	78	"	117 00
Esperanto	"	91	"	136 50
Ingomar	"	104	Halifax	156 00
Onato	"	105	Pt. Mulgrave	157 50
Senator	"	74	Pt. Hawkesbury	111 00
Conqueror	"	104	Pointe-aux-Sables	156 00
Graling	"	87	"	130 50
Raynah	Boston	95	Shelburne	142 50
Ella M. Doughty	Portland	51	Lockeport	76 50
Mary F. Curtis	Gloucester	85	Pointe-aux-Sables	127 50
Corona	"	82	Canso	123 00
Ramona	"	58	Liverpool	87 00
Lizzie Maud	Boston	48	Yarmouth	72 00
Thomas A. Cromwell	"	89	Pubnico	133 50
Margie Turner	Portland	44	"	66 00
Etta Mildred	Gloucester	45	"	67 50
Monitor	"	100	Canso	150 00
J. W. Bradley	New-Bedford	45	Pointe-aux-Sables	67 50
Romance	Gloucester	96	Canso	144 00
Natalie J. Nelson	Boston	78	Pubnico	117 00
Cavalier	Gloucester	96	Canso	144 00
John Hays Hammond	"	92	Pt. Mulgrave	138 00
Margaret	"	79	Canso	118 50
Atlanta	"	74	Pubnico	111 00
Elsie	Boston	98	Barrington	147 00
Kinco	Gloucester	83	Canso	124 50
Corsair	"	78	Pubnico	117 00
Senator Saulsberry	"	77	Yarmouth	115 50
Titania	"	77	Pointe-aux-Sables	115 50
Howard	"	76	Shelburne	114 00
Manhassetts	Boston	79	Pubnico	118 50
S. R. Lawson	Gloucester	85	"	127 50
Fannie A. Smith	Gloucester, Mass	87	Havre-aux-Maisons	130 50
Colonel	"	79	"	118 50
Jubilee	"	61	Barrington	91 50
Winnifred	"	60	Pubnico	90 00
Vanessa	Boston	84	Liverpool	126 90
Mary A. Gleison	Gloucester	65	Pubnico	97 50

NAVIRES de pêche américains auxquels le Canada a accordé des licences de pêché, etc.—*Fin.*

Noms des navires.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Port d'émission de la licence.	Montants.
				$ c.
Muriel	Boston	83	Tusket-Wedge	124 50
Independence II	Gloucester	109	"	163 50
Cythia	"	102	Liverpool	147 00
Arabia	"	86	"	129 00
Arbutus	"	86	Pt. Hawkesbury	129 00
Morning Star	Boston	85	Lockeport	127 50
Paragon	Gloucester	80	Arichat	120 00
Wm. H. Rider	"	45	Pointe-aux-Sables	67 50
Townapowell	Boston	76	Yarmouth	114 00
Hope	"	54	Pointe-aux-Sables	81 00
Lena & Maud	Gloucester	75	"	112 50
T. M. Nicholson	Bucksport, Me	90	Louisburg	135 00
Governor Russell	Provincetown	129	Arichat	193 50
Mildred V. Newnan	Cape-Porpoise	43	Liverpool	64 50
Virginia	Boston	73	Shelburne	109 50
Clintonia	Gloucester	105	Liverpool	157 50
Arcadia	"	90	Pointe-aux-Sables	135 00
Maggie	"	38	Souris	57 00
Almeida	"	67	Lockeport	100 50
Pythean	"	45	Lievrpool	67 50
Judique	"	89	Sydney-Nord	133 50
Claudia	"	79	Pointe-aux-Sables	118 50
Lucunia	"	104	Sydney-Nord	156 00
Catharine Burke	"	92	Pointe-aux-Sables	138 00
Movanam	Duxbury	82	Sydney-Nord	123 50
Effie M. Prior	Gloucester	97	Pt. Hawkesbury	145 00
Hattie L. Trask	Pubnico	48	Pubnico	72 50
Oliver F. Kilham	Beverly	43	Yarmouth	64 00
Elmer E. Grey	Boston	84	Sydney-Nord	126 00
Sladé Gorton	Gloucester	88	Sydney	132 00
W. Matheson	Budsport	171	Louisburg	108 00
Selma	Boston	87	Shelburne, (N.-E)	130 50
Grace Darling	Beverly	47	Yarmouth	70 50
Geo. Parker	Gloucester	100	Canso	150 00
Teagar	"	61	Shelburne	91 50
Oliver F. Kilham	Beverly	43	Yarmouth	64 50
Grace Darling	"	47	"	70 50
Smuggler	Gloucester	91	"	136 50
Independence II	"	109	Canso	163 50
Roosevelt	"	90	Sydney-Nord	135 00
Mystery	"	78	Yarmouth	117 00
Paragon	"	80	Halifax	120 00
Arkona	"	97	Liverpool	145 50
Selma	Boston	88	Halifax	132 00
Alice R. Lawson	Gloucester	85	Yarmouth	127 50
Lucinda T. Rowell	"	77	"	115 50
Arcadia	"	90	"	135 00
Blanche	"	78	Shelburne	117 50
Premier	"	97	Yarmouth	145 50
J. J. Flaherty	"	124	"	186 00
Massachusetts	"	102	"	153 00
Hazel R. Hines	"	79	"	118 50
Senator Gardner	"	94	"	141 00
Georgia Campbell	"	78	Shelburne	117 00
Bohemia	"	86	Tusket	129 00
Mabel D. Hines	"	92	"	138 00
A. M. Parker	"	100	"	150 00
Senator	"	75	Halifax	112 50
Lottie G. Merchant	"	79	Tusket	118 50

APPENDICE

ETAT des dépenses du ministère de la Marine depuis

—	1868.	1869.	1870.	1871.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien des phares—				
En amont de Montréal	40,561 28	42,306 69	46,289 05	44,054 01
District de Montréal	23,053 56	25,762 54	21,669 49	22,453 52
En aval de Québec	45,615 35	41,651 73	43,730 61	31,582 75
Nouvelle-Ecosse	46,460 72	56,394 88	43,682 86	76,230 77
Nouveau-Brunswick	20,488 00	23,893 00	27,485 14	20,542 29
Ile du Prince-Edouard	...	...	...	...
Colombie-Anglaise	...	...	...	...
Construction—				
En amont de Montréal	3,136 15	...	2,976 83	8,770 55
Québec	7,323 75	7,492 59	1,543 06	...
Nouvelle-Ecosse	22,041 42	6,905 80	18,967 23	10,948 31
Nouveau-Brunswick	...	...	11,555 91	8,735 73
Ile du Prince-Edouard	...	...	...	...
Colombie-Anglaise	...	...	...	...
Vapeurs de l'Etat—				
Québec	69,026 73	37,176 02	34,549 49	59,797 05
Nouvelle-Ecosse	14,778 92	26,603 94	19,759 96	13,139 86
Nouveau-Brunswick	...	...	...	...
Ile du Prince-Edouard	...	...	...	...
Colombie-Anglaise	...	...	...	...
Examens des aspirants capitaines et seconds	...	...	908 12	1,407 66
Expédition à la Baie-d'Hudson	...	...	...	...
Enquêtes au sujet des naufrages	...	...	140 00	...
Hôpital de la marine, Québec	19,977 36	19,221 45	21,618 73	19,823 18
Hôpitaux de marine	1,070 86	15,615 71	15,652 62	15,728 93
Service météorologique	8,200 00	8,950 00	8,950 00	9,370 82
Enregistrement des navires canadiens	...	...	...	...
Enlèvement d'obstacles	...	...	2,350 07	1,000 00
Récompenses pour sauvetage de vies	...	...	...	...
Service des signaux	...	...	...	...
Inspection des bateaux à vapeur	7,106 93	7,999 00	7,396 96	8,321 00
Levé hydrographique, baie Georgienne	...	...	...	...
Police riveraine, Montréal	} 27,445 35	10,238 71	9,323 31	8,030 00
" Québec		12,633 59	9,038 62	9,379 73
Gouvernement civil	15,083 88	18,064 25	19,401 05	20,220 96
Communication par vapeurs—				
Entre Québec et les provinces maritimes	...	...	...	...
Entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme	...	...	...	...
Achat de vapeurs pour remplacer—				
Le *Glendon*	...	...	...	...
Le *Lady-Head*	...	...	...	...
Service postal d'hiver, Ile du Prince-Edouard	...	...	...	...
Observations des marées	...	...	...	...
Gratifications	...	...	...	...
Levé hydrographique, Burrard-Inlet	...	...	...	...
Commerce d'exportation du bétail	...	...	...	...
	371,070 56	360,899 90	36,212 91	389,537 12

N° 7.

la Confédération jusqu'au 31 mars 1910.

1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
57,609 16	61,036 47	60,798 75	71,937 18	68,344 18	65,421 00	73,175 11	74,587 78	65,518 61
22,369 00	31,143 14	20,939 13	15,000 00	12,999 48	15,998 00	15,996 00	14,917 95	16,523 88
41,936 00	65,645 00	102,056 09	110,362 00	98,792 93	89,980 41	96,904 00	93,178 61	96,703 87
67,806 24	100,953 80	114,711 91	114,344 51	143,125 56	128,496 00	132,888 95	120,951 33	116,189 60
23,369 12	29,266 85	53,439 04	60,119 02	62,551 61	50,998 00	58,989 00	57,499 02	61,252 82
...	...	3,357 71	12,584 64	13,730 53	11,817 00	16,986 66	12,158 72	15,288 17
...	13,207 09	18,519 50	15,983 72	17,175 97	15,853 00	18,948 78	15,152 73	15,576 99
6,940 45	18,999 38	24,461 86	14,286 65	13,320 40	16,267 98	7,207 96	11,993 75	13,297 81
57,818 35	39,303 87	41,950 82	19,325 00	24,336 47	12,945 29	12,776 47	4,154 58	7,797 75
34,760 12	90,181 79	51,867 94	43,898 63	42,214 55	25,550 00	13,500 00	17,386 97	7,069 01
9,561 14	16,691 06	31,572 60	8,842 97	17,819 85	7,083 82	12,028 13	22,598 14	4,985 53
...	...	...	...	11,829 61	17,752 00	2,504 47	2,560 88	6,074 50
...	...	4,353 93	8,799 07	8,477 67	29 66	...	...	
47,500 00	51,758 05	64,490 00	79,043 70	62,971 49	49,987 66	42,683 00	44,972 79	49,318 93
20,999 63	24,999 57	30,008 99	22 992 62	133,826 08	38,739 39	43,027 00	42,016 53	49,438 93
...	...	...	...	...	...	...	...	
...	...	...	...	16,241 26	61,782 63	28,933 63	16,332 05	14,429 52
12,115 96	15,984 72	10,555 67	41,796 74	10,156 56	16,095 90	12,193 40	7,460 68	9,733 34
4,312 07	6,466 18	4,520 19	5,696 62	4,672 08	4,050 00	4,249 76	4,250 12	4,253 43
...	...	...	...	...	...	...	...	
874 00	1,068 89	2,313 31	366 00	466 41	342 65	500 00	1,691 00	676 73
21,000 00	21,000 00	20,456 45	21,994 75	23,795 85	19,965 97	19,987 50	20,791 77	12,991 23
53,536 16	27,150 43	45,986 87	37,111 67	37,155 72	42,449 55	37,487 10	37,445 57	35,040 00
12,618 15	18,830 54	36,700 59	33,580 00	45,560 03	44,871 38	46,050 24	45,706 13	45,554 51
...	...	272 30	1,096 46	412 06	842 14	1,435 10	239 26	257 75
...	...	...	450 00	...	203 00	462 00	305 86	825 00
2,284 32	1,975 13	4,931 78	3,552 86	2,292 20	1,958 55	4,071 00	2,533 10	2,263 15
...		1,000 00	...	...	...	...	...	
8,500 00	13,266 00	10,291 68	12,200 00	13,081 86	13,073 01	13,228 38	13,076 46	11,854 34
...	...	...	...	...	...	...	...	
10,000 00	14,453 87	12,370 86	13,395 00	14,090 00	13,524 29	14,062 00	13,462 74	13,131 08
10,348 00	18,200 00	26,526 66	24,500 00	27,136 68	21,482 08	23,498 06	23,023 26	22,094 48
22,644 52	25,336 04	30,087 23	31,328 16	32,789 18	32,304 12	32,682 05	36,610 19	35,033 95
...	...	15,000 00	10,000 00	10,000 00	...	...	...	
...	...	...	...	766 00	...	...	...	
...	...	...	...	...	...	...	...	
...	...	...	...	...	...	...	...	
...	...	...	...	...	...	...	...	
...	...	...	...	...	...	...	...	
...	...	...	...	...	...	...	...	
...	...	...	...	...	...	...	...	
518,958 49	706,817 92	845,150 90	844,586 09	970,146 27	820,054 38	786,156 23	755,359 47	723,390 89

ETAT des dépenses du ministère de la Marine depuis

—	1881.	1882.	1883.
	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien des phares—			
En amont de Montréal	65,541 21	71,048 50	70,116 68
District de Montréal	14,326 36	21,643 05	22,260 32
En aval de Québec	89,781 29	91,098 66	102,784 99
Nouvelle-Ecosse	128,918 59	137,846 15	150,793 17
Nouveau-Brunswick	63,921 90	66,073 00	75,946 92
Ile-du-Prince-Edouard	12,997 36	16,985 72	17,907 27
Colombie-Britannique	17,570 72	17,803 00	18,349 06
Cap-Race	...	...	...
Construction—			
En amont de Montréal	14,180 02	13,581 00	9,782 27
Québec	7,539 76	3,731 31	9,672 55
Nouvelle-Ecosse	7,757 52	13,355 00	9,422 70
Nouveau-Brunswick	4,578 52	2,253 80	1,022 57
Ile-du-Prince-Edouard	8,150 06	3,092 00	1,934 49
Colombie-Britannique	8,655 39	3,237 90	1,005 26
Imprimeur du Roi	...	...	...
Vapeur de l'Etat—			
Québec	64,973 00	44,923 98	45,156 13
Nouvelle-Ecosse	36,700 00	31,049 74	37,841 07
Nouveau-Brunswick	...	...	...
Ile-du-Prince-Edouard	15,139 95	23,911 97	19,680 00
Colombie-Britannique	11,788 09	8,504 61	25,484 00
Ministère	...	...	...
Examen des aspirants capitaines et seconds	3,888 41	3,981 00	4,021 20
Expédition à la baie d'Hudson	...	...	...
Enquêtes au sujet des naufrages	310 48	863 19	873 64
Hôpital de marine, Québec	19,964 33	19,938 12	19,990 53
Hôpitaux de marine	32,218 94	33,162 45	29,888 78
Service météorologique	46,163 54	47,464 07	51,990 25
Enregistrement des navires canadiens	607 43	2,013 28	168 84
Enlèvement des obstacles à la navigation	150 00	1,116 51	35 80
Récompenses pour sauvetage de vies	1,806 13	2,212 00	2,534 00
Service des signaux	...	...	3,365 33
Inspection des bateaux à vapeur	12,211 65	14,835 00	16,209 00
Levés hydrographiques	...	...	77 81
Police riveraine, Montréal	21,953 26	21,994 74	15,798 24
Police riveraine, Québec	13,497 81	20,221 82	22,520 41
Gouvernement civil	36,447 50	36,789 46	37,988 39
Communication par vapeurs—			
Entre Québec et les provinces maritimes	...	...	...
Entre l'ile-du-Prince-Edouard et la terre ferme	...	...	...
Réparations aux quais	...	...	...
Achats de steamers pour remplacer—			
Le *Stanley*	...	...	399 55
Le *Glendon*	...	...	...
Le *Lady-Head*	...	...	...
Serviee postal d'hiver, Ile-du-Prince-Edouard	...	...	...
Observations des marées	...	...	...
Gratifications	...	...	...
Levé hydrographique, Burrard-inlet	...	...	...
Commerce d'exportation du bétail	...	...	...
Levé hydrographique, baie de Quinté	...	...	...
Secours aux Canadiens en détresse	...	...	...
Equipement des navires	...	...	...
Veuve de feu A. Warren	...	...	...
McDonald frères	...	...	...
Documents parlementaires	...	...	...
Enquête au sujet du canal d'assainissement de Chicago	...	...	...
John McDonald	...	...	...
Longitude de Montréal	...	...	...
Station biologique	...	...	...
	761,730 62	774,831 53	825,010 82

DOC. PARLEMENTAIRE No 21

la Confédération jusqu'au 31 mars 1910—*Suite.*

1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
70,788 27	70,697 89	85,713 98	75,690 74	85,588 70	72,721 23	84,035 65	93,180 72
22,946 43	23,262 94	33,289 28	16,735 49	17,510 17	12,285 79	118,750 70	122,741 89
101,302 35	118,856 94	131,095 29	131,540 80	108,278 67	112,690 20		
142,909 72	137,439 40	143,153 24	117,708 53	133,009 92	140,197 15	139,459 56	139,916 83
86,670 70	92,130 28	76,046 63	96,425 28	73,465 49	78,285 79	61,608 91	61,089 31
19,059 92	20,218 83	22,282 52	17,852 13	14,796 62	19,118 51	16,968 80	19,000 46
18,107 54	15,497 76	15,783 75	16,230 43	19,604 63	16,877 12	16,411 49	19,595 22
....	....	....	4,453 25	5,124 20	7,358 01	....	
18,432 63	27,977 42	36,678 16	18,383 20	6,341 97	8,623 76		9,796 28
3,168 48	4,354 87	5,877 84	1,260 00	2,287 86	12,203 06		3,723 14
12,489 35	4,352 42	5,905 17	5,330 89	5,533 48	6,039 91		4,596 94
2,868 70	7,667 42	2,421 66	5,280 75	1,542 61	2,966 36	23,863 09	208 16
2,158 60	879 40	....	384 60	....	....		410 00
2,830 38	5,223 11	4,942 70	321 84	5,918 00	1,890 00		14,417 25
....	....	....	26 58	....	40 14		
43,019 13	51,092 98	51,485 03	50,714 52				
27,726 60	42,921 27	30,283 27	32,287 10				
....	....	24,633 26	14,337 23				
19,539 52	33,962 54	20,927 58	19,987 67	150,659 19	126,629 33	114,956 20	111,437 03
16,111 83	12,485 07	13,430 69	10,809 07				
....	....	....	13,288 83				
5,580 79	6,656 44	5,239 28	4,858 98	5,063 96	4,381 04	4,177 83	4,255 24
480 69	71,374 69	35,217 10	14,762 61	165 00	....	....	
830 12	385 15	592 63	520 14	513 91	516 67	888 94	1,172 77
19,990 34	19,996 68	16,047 95	19,706 96	18,777 62	18,643 14	10,279 08	751 75
31,401 30	45,371 29	32,229 02	32,545 35	30,667 67	33,089 20	31,450 03	33,303 37
56,418 16	56,625 40	56,898 33	57,140 74	59,986 10	58,577 07	58,452 10	62,457 10
189 27	237 88	157 13	233 13	897 02	179 21	647 52	1,207 07
342 76	2,259 21	1,237 34	4,190 83	2,500 94	3,603 65	5,737 26	3,633 65
5,614 91	5,221 15	8,147 22	7,363 94	6,825 48	5,503 44	8,150 92	4,952 20
6,704 17	3,881 05	4,622 00	5,082 17	4,441 59	5,092 54	4,976 80	4,700 79
21,893 28	23,235 04	21,775 57	22,847 57	21,430 45	22,213 03	20,989 52	22,183 76
26,745 54	20,454 68	17,759 36	21,592 55	19,424 14	17,808 46	17,969 23	17,677 51
19,021 93	17,683 59	20,933 75	17,413 47	18,725 95	16,948 82	13,164 00	573 80
22,958 79	20,399 33	22,922 82	22,935 65	18,553 57	14,698 68	8,620 61	7,279 85
38,775 00	29,900 83	30,453 57	37,193 62	32,728 78	43,501 96	42,835 78	42,253 67
....	....	....	....	....	....	....	
....	....	....	....	....	133,505 60	....	
....	....	....	....	....	....	....	
56,164 71	47,228 03	....	....	....	....	....	
....	....	....	....	....	....	....	
....	....	5,985 42	6,312 93	....	....	....	
....	....	....	....	7,740 25	1,842 47	2,752 67	7,012 70
....	....	....	....	....	....	244 75	1,888 71
....	....	....	....	....	200 00	80 00	1,025 00
....	....	....	....	....	....	....	1,690 12
....	....	....	....	....	....	....	520 85
....	....	....	....	....	....	....	
....	....	....	....	....	....	....	
....	....	....	....	....	....	....	
....	....	....	....	....	....	....	
....	....	....	....	....	....	....	
....	....	....	....	....	....	....	
....	....	....	....	....	....	....	
....	....	....	....	....	....	....	
....	....	....	....	....	....	....	
....	....	....	....	....	....	....	
927 241 61	1,129,901 14	980,120 59	917,557 31	883,250 85	1,023,801 34	807,417 53	885,410 11

ETAT des dépenses du ministère de la Marine depuis

—	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien des phares—						
En amont de Montréal..	87,033 61	87,598 15	78,090 69	82,541 16	82,256 28	80,961 06
District de Montréal....	....	....	....	....	....	....
En aval de Québec......	116,531 27	120,404 19	124,348 80	124,763 81	124,143 66	126,186 00
Nouvelle-Ecosse	148,815 26	150,445 26	137,339 73	140,977 53	123,234 65	124,671 19
Nouveau-Brunswick	66,886 69	71,079 46	59,917 96	69,654 46	63,018 64	56,871 02
Ile du Prince-Edouard...	17,069 98	16,819 64	15,569 39	17,976 67	17,988 15	16,429 23
Colombie-Britannique...	26,858 68	24,413 27	27,240 77	21,734 18	24,770 44	25,679 52
Divers..............	....	....	....	....	....	....
Construction—						
En amont de Montréal..	21,704 05	8,766 62	12,581 15	2,699 40	11,993 84	9,527 94
Québec	809 27	10,097 18	4,743 13	3,004 14	3,300 30	296 26
Nouvelle-Ecosse	1,965 16	4,381 24	3,104 77	4,737 03	1,842 94	61 71
Nouveau-Brunswick	1,845 35	1,271 15	115 45	1,597 80	200 00	1 60
Ile-du-Prince-Edouard ..	1 56	2,958 61	1,604 00	....	....	452 90
Colombie-Britannique...	9,478 81	....	6,356 43	180 83	225 50	569 99
Lac Saint-Pierre........	....	....	....	....	....	....
Nouveau dragueur......	....	....	....	....	....	....
Vapeurs de l'Etat— Québec........ Nouvelle-Ecosse....... Nouveau-Brunswick... Ile-du-Prince-Edouard Colombie-Britannique.	145,899 61	163,097 46	178,183 97	169,661 64	145,315 28	136,940 11
Ecoles de marine........	....	....	....	....	....	....
Examens des aspirants capitaines et seconds.....	6,363 86	4,116 99	3,745 33	2,757 29	4,062 82	3,536 29
Expéd. de la baie d'Hudson	....	....	....	....	....	19,091 32
Enquêtes sur les naufrages.	603 21	643 49	850 81	351 15	483 98	565 25
Dépôt des phares, baie Georgienne..............	....	....	....	....	....	....
Hôpitaux de marine.......	34,106 83	35,757 07	38,403 94	38,589 05	36,682 96	37,984 71
Service météorologique....	67,138 06	64,165 60	66,440 96	64,588 34	66,600 29	67,397 71
Enregistrement des navires canadiens.	462 59	1,476 19	394 00	207 40	517 60	531 55
Enlèvement d'obstacles. ..	2,878 68	1,554 53	202 02	2,217 36	456 38	631 86
Récompenses p. sauvetage.	6,398 93	7,432 64	8,014 67	6,591 34	8,004 38	5,955 19
Service des signaux.......	5,014 42	5,040 58	4,668 93	5,311 54	5,338 76	5,986 12
Inspection des bateaux....	22,736 59	24,386 95	25,961 36	26,385 88	26,321 27	26,837 83
Levés hydrographiques....	16,451 10	17,542 11	31,461 76	12,653 28	15,099 63	12,352 99
Chenal des navires.........	6,161 60	5,436 23	....	....	....	....
Gouvernement civil.	43,195 31	56,477 23	54,988 88	71,373 82	....	74,801 37
Réparations aux quais.....	....	84 90	1,007 67	824 38	2,644 69	1,795 56
Achat du vapeur *Minto*...	....	....	....	....	....	....
Serv. postal d'hiver, I.-P.-E	3,309 44	4,376 96	6,497 03	6,138 18	7,779 69	21,931 05
Observations des marées...	711 59	5,099 17	10,172 61	11,507 24	9,627 45	13,166 20
Gratifications.......	....	....	3,261 32	....	....	....
Levé hyd., Burrard-Inlet..	2,580 45	....	....	....	....	....
Commerce d'exp. du bétail.	1,411 57	1,711 73	1,350 83	2,268 74	2,887 24	....
Levé hyd., baie de Quinté.	....	2,085 45	....	....	....	....
Secours aux Canadiens en détresse....	....	....	....	7 30	....	....
Documents parlementaires.	....	....	....	....	291 08	....
Enquête au sujet du canal d'ass'nissem't de Chicago.	....	....	....	....	2,500 00	....
John MacDonald........ .	....	....	....	....	200 00	....
Dépenses imprévues.......	....	....	....	....	....	....
Station biologique........	....	....	....	....	....	....
Nouvelle station de sauvetage, Longue-Pointe....	....	....	....	....	....	....
App. de commis temporaire	....	....	....	....	....	....
Bateau p. remp. le *Bayfield*.	....	....	....	....	....	....
Observat. mont. de Soufre.	....	....	....	....	....	....
Charles Morrison.........	....	....	....	....	....	....
Commission de pilotage, Montréal	....	....	....	....	....	....
Télégraphie sans fil, Montréal.	....	....	....	....	....	....

la Confédération jusqu'au 31 mars 1910—*Suite.*

1898.	1899.	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
87,841 22	92,751 23	82,810 92	93,708 16	92,195 52	117,896 37	154,194 26	244,960 38
....	136,134 79	122,112 42	132,147 88	154,839 06	148,302 34	170,554 10	273,865 74
116,279 88	....	....	....	....	....	....	....
126,386 00	65,072 35	122,414 86	142,359 01	149,572 14	142,725 69	164,339 92	204,157 27
67,369 98	128,674 15	52,491 93	65,247 80	69,133 51	73,410 65	79,464 50	121,289 44
18,112 93	20,569 81	42,878 40	28,031 85	24,223 73	25,575 33	25,603 09	36,760 32
26,862 03	29,530 20	33,545 95	31,938 25	35,119 03	35,758 43	39,068 34	55,976 59
....	....	....	....	46 75	....	....	....
6,867 69	3,729 62	7,094 64	12,499 99				
3,649 90	37,838 80	40,319 03	17,060 13				
4,067 99	3,123 16	4,884 22	12,832 69				
1,423 34	91 49	....	266 34	158,714 09	399,487 73	540,675 07	1,447,202 77
1,409 60	616 96	5,586 91	922 00				
6,414 19	19,305 60	....	4,160 74				
....	....	....	660 03	....	....	....	93,938 90
....	....	....	....	....	....	....	10,745 36
117,644 39	145,270 75	180,430 65	195,484 75	452,526 92	369,813 97	306,171 01	475,907 20
....	....	....	....	....	....	6,106 54	3,123 24
3,335 40	3,568 26	3,750 69	3,730 25	3,305 59	4,968 36	7,761 17	5,884 74
27,050 66	....	....	....	....	....	178,638 94	236,469 00
312 77	982 17	773 06	1,022 65	1,824 55	1,367 45	3,570 28	5,111 34
....	....	....	....	....	....	....	12,000 00
38,162 56	37,353 29	37,743 30	36,008 75	51,827 13	48,750 15	50,301 78	51,731 56
64,135 71	73,148 05	76,692 42	74,082 76	80,147 46	87,293 00	90,306 99	98,820 21
818 33	966 48	266 43	546 62	607 23	417 25	1,203 56	1,215 14
704 17	745 49	252 19	1,000 00	1,325 25	682 98	752 60	9,521 68
5,081 40	7,049 09	7,007 97	8,519 92	8,278 55	9,306 25	11,763 12	9,592 91
4,993 88	6,067 90	5,906 83	8,950 17	6,452 56	6,863 75	7,740 01	8,755 44
26,342 29	28,035 49	72,965 72	29,247 59	27,493 80	30,172 09	33,723 12	50,187 75
15,306 66	13,664 97	12,600 98	16,170 20	25,488 64	35,243 97	41,366 95	103,926 98
....	....	....	....	....	....	....	511,171 41
74,644 05	72,833 97	63,331 61	68,776 95	70,246 32	84,442 53	91,985 07	102,735 31
1,618 97	....	697 87	1,261 06	2,824 28	1,721 91	1,300 89	1,590 61
....	144,365 29	41,951 88	....	....	....	....	....
9,575 31	8,439 70	1,503 70	2,093 93	8,835 86	6,211 28	8,912 57	10,984 74
3,081 45	5,186 35	4,372 18	7,060 20	8,925 33	14,520 00	21,871 71	23,802 24
....	....	....	....	136 85	1,050 00	1,210 00	2,340 00
2,499 80	2,737 85	2,762 24	2,746 84	3,321 23	3,026 25	3,504 43	3,300 35
....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....			....	....	....
....	....	....	133 32	....	95 10	....	269 20
....	....	....	1,659 14	....	....	....	....
....	....	....			....	....	....
....	....	3,452 21	2,630 62	3,490 29	4,822 78	3,977 63	2,953 19
....	5,709 10	739 61	1,990 58	1,998 85	2,000 00	2,996 54	2,001 69
....	....	....	....	1,780 52	....	....	....
....	....	....	....	2,967 35	6,945 96	11,448 10	15,881 35
....	....	....	....	50,000 00	....	....	....
....	....	....	....	55 00	3,167 62	....	....
....	....	....	....	223 00	....	....	....
....	....	....	....	3,691 69	....	....	....
....	....	....	....	....	1,745 23	2,050 00	10,776 51

ETAT des dépenses du ministère de la Marine depuis

—	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Terrain acheté pour quai à Halifax, N.-E.	....	....	....	....	....	....
Terrain acheté pour quai à Charlottetown, I. P.-E.	....	....	....	....	....	....
Ecole de marine	....	....	....	....	....	....
Milice navale	....	....	....	....	....	....
Inspection du bétail	....	....	....	....	....	....
Matériel de sauvetage	....	....	....	....	....	....
Steamers brise-glace	....	....	....	....	....	....
S. Shaw	....	....	....	....	....	....
Salaires, gardiens de phares	....	....	....	....	....	....
Agences, loyers, etc	....	....	....	....	....	....
Entretien et réparations	....	....	....	....	....	....
Répar. aux phares flottants	....	....	....	....	....	....
Construction et appareils	....	....	....	....	....	....
	861,426 80	898,720 03	905,654 34	895,828 28	793,634 49	867.772 90

la Confédération jusqu'au 31 mars 1910.

1898.	1899.	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
....	....	....	....	....	3,528 25	18,847 31	40,785 10
....	....	....	....	....	....	15,119 11	....
....	....	....	....	....	....	13,000 00	....
....	....	....	....	....	....	5,036 29	....
....	....	....	....	....	....	9,135 87	....
....	....	....	....	....	....	3,335 52	....
....	....	....	....	....	....	25,000 00	....
....	....	....	....	....	....	164,414 93	....
....	....	....	....	....	....	39 33	....
....	....	....	....	....	....	242,403 64	....
....	....	....	....	....	....	29,739 50	....
....	....	....	....	....	....	531,920 43	....
....	....	....	....	....	....	23,560 00	....
....	....	....	....	....	....	1,605,778 59	....
856,192 50	1,102,601 90	982,561 97	1,029,925 32	1,501,618 88	1,671,494 77	2,150,940 31	4,747,722 81

ETAT des dépenses du ministère de la Marine depuis la Confédération jusqu'au 31 mars 1910—*Suite.*

—	1906.
	$ c.
Vapeurs de l'Etat—	
Québec } Nouvelle-Ecosse } Nouveau-Brunswick } Ile-du-Prince-Edouard } Colombie-Britannique	587,885 89
Examen des aspirants capitaines et seconds	7,068 15
Expédition à la baie d'Hudson	132,707 52
Enquête sur les naufrages	7,476 07
Hôpitaux de marine	50,120 42
Service météorologique	99,719 52
Enregistrement de la marine canadienne	1,800 00
Enlèvement d'obstacles	4,967 15
Récompenses pour sauvetage de vies	11,991 43
Service des signaux	8,194 39
Inspection des bateaux à vapeur	37,590 22
Levés hydrographiques	120,359 68
Chenal des navires	587,975 51
Réparations aux quais	2,960 47
Service postal d'hiver, Ile-du-Prince-Edouard	16,680 58
Coût total du service d'observations	28,047 27
Dépenses casuelles	3,765 17
Station biologique maritime	2,914 03
Appointements d'employés temporaires	19,947 01
Achat de terrain à Halifax, pour quai	88,032 87
Ecoles de marine	5,636 29
Milice navale	9,135 87
Inspection du bétail	3,335 52
Matériel de sauvetage	25,000 00
Steamers brise-glace	161,414 93
S. Shaw	39 23
Salares des gardiens de phares	242,403 64
Agences, loyers, etc	29,739 50
Entretien et réparations	531,920 43
Réparations aux bateaux-phares	33,560 00
Construction et appareils	1,605,778 59
Appareils de signaux sous-marins	50,547 60
Administration du pilotage	12,066 42
Dépôt de bouées à Parry-Sound	11,711 17
Compensation pour explosion de bouées à gaz	38,686 49
Service d'eau, Ile-aux-Perdrix	2,957 37
Observatoire, Toronto	2,872 96
" Montréal	500 00
Steamer hydrographe, *côte de l'Atlantique*	45,500 00
" " *côte du Pacifique*	370 01
Nouveau dragueur n° 15	150,001 32
" *Galveston*	159,847 89
Marins naufragés et sans ressources	598 81
Documents parlementaires	483 11
Gratifications	616 66
Gouvernement civil, appointements	88,453 31
" " casuel	19,606 45
	5,066,252 66

ETAT des dépenses du ministère de la Marine depuis la Confédération jusqu'au 31 mars 1910—*Suite.*

Services.	Montant.	Total, 1907.
	$ c.	$ c.
Océanique et fluvial—		
Steamers fédéraux	447,139 03	
Examen des aspirants capitaines et seconds	5,934 16	
Récompenses pour sauvetage de vies, etc	9,015 89	
Enquêtes sur les naufrages	8,662 16	
Ecoles de marine	4,891 69	
Enregistrement des navires	1,506 53	
Enlèvement des obstacles à la navigation dans les rivières	7,377 20	
Etudes des marées	19,214 69	
Service postal d'hiver	11,998 01	
Stations biologiques	1,537 04	
Inspection du bétail	2,143 80	
Matériel de sauvetage	15,000 00	
Expédition à la baie d'Hudson	33,871 95	
Navire pour faire la patrouille sur la baie d'Hudson	29,977 91	
Steamer brise-glace, *Lady Grey*	6,293 51	
Réclamation de la Compagnie houillière de Québec	1,000 00	
Arrestation de deux matelots du seamer *Hector*	148 75	
H. M. Stewart, vêtements détruits par le feu	171 00	
Dépenses imprévues	3,218 62	
		669,777 04
Phares et service côtier—		
Salaires et allocations des gardiens de phares	197,235 03	
Agences, loyers et dépenses casuelles	22,080 58	
Entretien et réparations des phares	499,507 86	
Construction de phares et appareils	1,159,906 40	
Briser la glace dans la baie du Tonnerre	21,303 85	
Service des signaux	6,359 68	
Stations de télégraphe Marconi	53,532 19	
Service du pilotage	21,490 73	
Réparations aux quais	1,747 15	
Appointements des commis temporaires	14,477 16	
Bouées de la baie Georgienne et Parry-Sound	4,500 43	
		2,002,727 06
Institutions scientifiques et levés hydrographiques—		
Observatoire, Toronto	2,313 67	
" Kingston	375 00	
" Montréal	375 00	
Service météorologique	75,163 20	
Levés hydrographiques	84,435 32	
		161,662 19
Dragueur n° 15		150,000 00
Cap-à-la-Roche		1,347 87
Galveston		50,089 77
Chenal des navires		419,398 19
Indemnité à L. O'Brien		2,200 00
Hôpitaux de marine	37,362 11	
Marins naufragés et dénués de ressources	703 56	
		38,156 67
Inspection des bateaux à vapeur		32,459 55
Documents parlementaires	634 36	
K. Falconer, réorganisation du système de tenue des livres	35,000 00	
		25,634 36
Gouvernement civil, appointements	68,395 81	
" dépenses casuelles	14,182 31	
		83,178 12
Total, pour la division de la marine		3,637,599 82
" " des pêheries		534,669 90
Primes de pêche		159,015 75
		4,331,255 47

ETAT des dépenses du ministère de la Marine depuis la Confédération jusqu'au 31 mars 1910—*Suite.*

——	Montants.	Total, 1908.
	$ c.	$ c.
Service océanique et fluvial—		
Steamers et brise-glace de l'Etat	669,428 59	
Examen des capitaines et seconds	11,508 31	
Récompenses pour sauvetage de vies	31,642 41	
Enquêtes sur naufrages	6,543 08	
Ecoles de navigation	7,378 07	
Enregistrement des navires	1,982 70	
Enlèvement d'obstacles	26,009 59	
Etude des marées	30,077 40	
Service postal d'hiver	11,019 79	
Inspection du bétail	3,503 90	
Matériel de sauvetage	30,000 00	
Dépenses casuelles	1,301 61	
Milice navale	9,078 17	
Patrouille des eaux septentrionales du Canada	34,706 49	
Nouveau bateau brise-glace	5,974 61	
Documents parlementaires		
		881,054 56
Travaux publics—Imputable sur le capital—		
Chenal des navires	761,916 84	
Jetées permanentes, lac Saint-Pierre, etc	116,063 87	
Dragage, Cap-à-la-Roche	75,000 00	
Dragage, *Beaujeu*	100,000 00	
Voie de service, chantiers de Sorel	8,815 05	
Service des signaux, Montréal et Québec	12,232 15	
		1,074,027 91
Phares et service cotier—		
Agences, loyers et dépenses contingentes	29,359 26	
Salaires et allocations aux gardes-phares	285,050 14	
Entretien et réparation des phares	689,319 86	
Dépôt de bouées de Parry-Sound	41,983 93	
Construction de phares, etc	715,572 91	
Construction d'appareils	801,626 83	
Postes de télégraphie sans fil	114,986 60	
Service des signaux	79,350 28	
Administration du pilotage	31,087 22	
Entretien et réparations de quais, etc	1,456 86	
Entretien et garde de bassins de radoub	30,656 22	
Brise-glace, lac Supérieur, etc	37,053 32	
Appointements d'employés temporaires, etc	16,728 99	
Postes de signaux téléphoniques en bas de Montréal	7,820 68	
Steamer pour les grands lacs		
Service d'experts comptables	13,066 34	
Affrètement de steamer, traverse du Four à-Chaux	6,650 00	
Entretien de feux sur le *Castle* et l'*Armenia*	3,680 00	
		2,835,459 44
Institutions scientifiques et levés hydrographiques—		
Service météorologique	122,572 86	
Observatoire magnétique	2,918 20	
Observatoire de Montréal	500 00	
Observatoire de Kingston	500 00	
Levés hydrographiques	115,631 31	
A compte de nouveau steamer hydrographique, Colombie-Britannique	107,250 00	
		340,373 37
Hôpitaux de marine	59,957 92	
Marins naufragés et sans ressources	342 25	
Hôpital de marine à Yarmouth, N.-E	7,285 00	
		67,585 17
Inspection des bateaux à vapeur	42,210 43	
Pêcheries—	....	800,081 73
Gouvernement civil, appointements, Marine et Pêcheries	103,916 53	
Dépenses casuelles de la Marine et des Pêcheries	21,146 77	
		125,063 30
Dépense totale, Marine et Pêcheries	....	6,174.855 91
Primes de pêche	....	156,114 50

RELEVÉ des dépenses pour l'année 1909-10—*Fin.*

Services.	Crédits.	Dépenses totales, 1909.	Balance.
	$ c.	$ c.	$ c.
Institutions scientifiques et levées hydrographiques—			
Service météorologique	127,300 00	121,657 10	5,642 90
Observatoire magnétique	3,200 00	1,674 79	1,525 21
Observatoire de Montréal	500 00	500 00	....
Observatoire de Kingston	500 00	500 00	....
Levés hydrographiques	170,000 00	120,239 77	49,760 23
Vapeurs pour levés hydrographiques devant remplacer *La Canadienne*	150,000 00	149,999 99	01
	451,500 00	394,571 65	56,928 35
Hôpitaux de la Marine—			
Soins donnés aux marins et réparations des hôpitaux	70,000 00	63,709 16	6,290 84
Aux marins naufragés et indigents	3,000 00	2,640 10	350 96
	73,000 00	66,349 26	6,650 74
Inspection des bateaux à vapeur	53,300 00	40,782 77	12,517 23
Pècheries—			
Traitement des fonctionnaires des pècheries et dépenses faites par eux	195,780 00	173,271 52	22,508 48
Pour les services du garde spécial K. W. McKenzie	125 00	125 00	....
Pisciculture	322,300 00	180,345 65	141,954 35
Pour les services de W. S. Young, en 1908	100 00	100 00	....
" " 1909	100 00	100 00	....
Service de protection des pêcheries	304,200 00	295,443 47	8,756 53
Ostréiculture	6,000 00	4,234 48	1,765 52
Frigorifiques	40,000 00	14,504 98	25,495 02
Usines de réduction du chien de mer	50,000 00	33,593 20	16,406 80
Etablissement, de salage du poisson, à Souris	12,000 00	724 74	13,004 12
Fonds prov. de ventes diverses ajoutés à ceux des crédits	1,728 86		
Exposition canadienne des pêcheries	16,000 00	3,228 51	12,771 49
Distribution des primes de pêche	5,000 00	5,045 56	554 44
Etablissement de passes migratoires	10,000 00	3,992 26	6,007 75
Frais judiciaires et imprévus	4,000 00	1,412 28	2,587 72
Laboratoire de la baie Georgienne	1,500 09	1,426 87	73 13
Protection des pêcheries de la côte du Pacifique	220,500 00	218,585 60	1,914 40
Stations biologiques marines	15,000 00	12,059 92	2,040 08
Transport du poisson frais	45,000 00	38,263 16	6,736 84
Commission des pêcheries	15,000 00	6,733 74	8,266 26
Commission internationale des pêcheries	10,000 00	1,094 67	8,905 33
Dépenses, enquêtes sur 3 des prov. concern. les pêcheries	10,000 00	....	10,000 00
Pour les services des fonctionnaires des douanes qui délivrent des licences à des nav. de pêche des Etats-Unis	700 00	528 22	171 78
Pour les serv. des fonc. ayant trait au bureau de rens. des pêcheries	500 00	370 26	129 74
	1,286,133 86	906,084 08	290,049 78
Récapitulation—	1,035.000 00	803,921 09	231,078 91
Service océanique et fluvial	1,200,000 00	1,011,957 88	188,042 12
Travaux publics, à compte du capital	2,372,172 74	2.127,943 61	244,229 13
Service des phares et côtier	451,500 00	394,571 65	56,928 35
Institutions scientifiques et levés hydrographiques	73,000 00	66,349 26	6,650 74
Hôpitaux de la marine	53,300 00	40,782 77	12,517 23
Inspection des bateaux à vapeur	1,286,133 86	996,048 08	290,049 78
Pêcheries	236,390 00	220,611 23	15,778 77
Dépenses imprévues	27,000 00	26,633 36	366 64
	6,734,490 60	5,688,854 93	1,045,047 67

Voir les dépenses de 1910-11 en consultant l'appendice n° 5.

APPENDICE N° 8.

SERVICE METEOROLOGIQUE.

TORONTO, le 21 juilllet 1911.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de vous soumettre le 40me rapport annuel du service météorologique pour l'exercice clos le 31 mars 1911. A ce rapport j'en ai ajouté deux autres A et B qui proviennent des observatoires de Saint-Jean (N.-B.) et de Québec.

Au cours de l'exercice 251 personnes ont touché de l'argent du service météorologique pour les divers services qu'elles lui rendent. Sur ce nombre, 25 ont été employées au bureau central de météorologie. Ces employés avec quelques autres qui se trouvent à des stations situées dans différentes parties du pays consacrent tout leur temps à l'accomplissement de leurs devoirs de fonctionnaires du service météorologique, tandis que d'autres personnes ne s'occupent d'observations que pendant quelques moments par jour, cependant que d'autres, enfin, ne s'occupent que de hisser des signaux de tempêtes lorsqu'on leur en donne l'ordre.

Depuis la publication du dernier rapport, on a inauguré les stations météorologiques suivantes:

COLOMBIE-ANGLAISE.

Classe II	Chilliwack	J. H. Chapman.
	Canoe-Point	Harrison et Berry.
	Stewart	W. H. Marston.
	Boswell	R. T. Hickes.
III	Alkali-Lake	C. E. Johnson.
	Swift-River-Dam	John Likely.
	Bear-Creek	William McCallum.

ALBERTA.

Classe II	Loveland	Otto Richter.
	Blairmore	R. W. Coulthard.
	Endiang	H. Wehner.
	Wells-Siding	C. L. Bartlett
	Tyrol	J. A. McCartney.
III	Loch Sloy	Hugh MacFarlane.
	Elkwater	G. H. Sinibut.
	Brooks	J. Wilde.
	Campsie	W. Wallace.
	Tilley	P. Marchin.
	Raymond	
	Milk-River	
	Lyndon	W. A. Lynden.
	Caldwell	Mlle Polly Christiansen.
	Minda	Sydney Hooper.
	Lineham	Vine Bros.
	Maycroft	A. C. Raper.
	Seven-Persons	H. H. Foster.
	Playle-Creek	A. H. Playle.

SASKATCHEWAN.

Classe II	Big-River	J. C McLeod.
	Larchmont	Wm- S, Simpson.
	Rathmullen	C. G. Annable.
	Strassburg	E. S. Agnew.
	Oliver	J. Saunderson.
	Heart's-Hills	K. R. Sterzer.
	Maple Creek (2)	E. G. Walker.
	Maple Creek	Wilfrid Jones.
	Brownlee	W. Macpherson.
	Kindersley	J. J. Smithson.
	Rosthern	Experimental Farm.
	File-Hills	Mlle T. Cunningham.
	Stanley-Mission	Rév. James Brown.
III	Kelvinhurst	Isaac Stirling.
	Battle-Creek	M. D. Maclean.
	Gull-Lake	T. F. Thompson.
	Carmichael	W. R. Holding.
	Fort-Walsh	W. Anderson.
	Forks	K. Sinclair.

KEEWATIN.

Classe I	Le Pas	Gideon Halcrow.
	Split-Lake	Rév. C. G. Fox.

MANITOBA.

Classe II	Aitkensville	Wm. Aitken.
	Ninga	H. Cawley.
	Dauphin	A. Malcolm.

ONTARIO.

Classe I	Cochrane	W. McD. Douglas.
II	Collingwood	J. F. Metcalf.
	Montréal, rivière	A. R. Webster.
	Ste-Catherine	J. Watson.
	Porcupine	C. M. Wnite.

QUÉBEC.

Classe II	Shawbridge	G. W. O. Mathews.
	Chicoutimi	H. B. Powell.
III	Témiscamingue	Erection d'un mât de signaux.
	Quinze, Barrages des	S. B. Hull.

NOUVELLE-ÉCOSSE,

Classe I	Wolfville	Prof. W. A, Coit.
II	Antigonish	A. J. Macdonald.

ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Classe II	Charlottetown	Experimental Farm.

TERRE-NEUVE.

Classe I	Fogo	A. Stone.

Il y a actuellement au Canada, à Terreneuve et aux Bermudes 469 stations météorologiques d'où le bureau central de météorologie du Canada reçoit des rapports quotidiens, hebdomadaires ou mensuels. A la plupart de ces stations les observations sont faites à titre gracieux. Beaucoup de nos connaissances ayant trait à la climatologie du Canada sont dues aux travaux d'observateurs zélés qui, sans rémunération, donnent leur temps et leur aide à la science. Les stations qui font rapport par télégraphe au bureau central de météorologie afin de permettre de dresser la carte du temps ont augmenté en nombre au cours de l'année dernière attendu que l'on a installé de ces stations à l'Ile-du-Triangle, (C.-A.), au Pas (Keewatin), Cochrane (Ont.) et à Fogo (Terreneuve). En même temps on remplaçait par des stations météorologiques créées à Vancouver et à Prince-Rupert celles qui exeistaient à New-Westminster et à Fort-Simpson. Actuellement il y a en Canada 99 postes sémaphoriques de signaux de tempêtes y compris deux nouvelles stations de ce genre établies l'une à Port-Margaree et l'autre à Petit-Degrat, cependant qu'à 7 autres endroits on est en train d'ériger des mâts de sémaphore pour signaux de tempêtes.

INSPECTION DES STATIONS.

Au cours de l'année de nombreuses stations furent inspectées par des fonctionnaires du bureau central, des observateurs mis au courant de leurs travaux et les instruments ajustés et réparés lorsque nécessaire.

En outre, on a visité certaines localités pour s'assurer s'il ne conviendrait pas d'étendre les stations de météorologie aux districts les contenant.

M. B. C. Weber a inspecté Cranberry-Head, Petit-Bras-d'Or, New-Campbellton, Anse-aux-Bretons, Ingonish-nord, Port-Neil, Dingwall, baie Saint-Laurent, l'Ardoise (N.-E.). Cette inspection a été la cause directe de l'établissement de mâts pour signaux de tempêtes à tous les ports susdits. M. Weber a aussi inspecté Southampton, Grimsby, Stonecliffe, Renfrew, Prince-Rupert, Victoria, Vanconver, Banff, Calgary, Edmonton, Battleford, Prince-Albert, Swift-Current, Qu'Appelle et Winnipeg.

Au cours de l'exercice, on a inauguré le service des stations de renseignements météorologiques par télégraphie à Le-Pas, Kéwatin et Cochrane (Ont.). Ces stations étaient complètement installées et leurs observateurs avaient été initiés à leur besogne par M. W. D. Allan qui donna aussi des instructions au nouvel observateur de Medicine-Hat et inspecta les stations météorologiques suivante: Saut-Sainte-Marie, Port-Arthur, Fort-William, Kenora, Winnipeg, Rivière-aux-Cygnes, Dauphin, Pipestone, Virden, Brandon, rivière Blanche, Englehart, Collingwood et Moosejaw.

M. W. Jackson a inspecté les stations météorologiques du fleuve MacKenzie, savoir: les forts McMurray, Chipewyan, Smith, Résolution, Simpson, Norman, Bonne-Espérance, McPherson, Rea et Rivière-aux-Foins.

M. F. O'Donnell a inspecté les stations suivantes: Oakville, Anticosti-sud-ouest, Pointe-Riche, Pointe-Amour, Cap-Normand, Belle-Isle, Rocher-aux-Oiseaux, Natashquan, Pointe-aux-Esquimaux, cap Whittle, Magpie et Sheldrake.

M. A. J. Connor a inspecté les stations suivantes: Collingwood, Woodford, Owen-Sound, Goderich, Bayfield, Stratford, Brantford, Paris, Burlington, Port-Dover et Port-Dalhousie.

M. E. Baynes Reed a inspecté Yale, Lytton, Bakerville, Kamloops, Tranquille et Spences-Bridge. On a installé la nouvelle station de renseignements météorologiques par télégraphie à l'Ile-du-Triangle, station dont l'observateur a été initié à son travail par M. F. Napier Denison. M. D. L. Hutchison a visité la station de Wolfville. Pendant qu'il se trouvait dans le nord, M. Charles Savary a visité les stations météorologiques de York-Factory, Fort-Churchill et de Norway-House à propos de l'état desquelles il a fait tenir un rapport au département.

En septembre le directeur du service météorologique a assisté à une assemblée du comité international de météorologie et à une autre du comité international de recherches sur le magnétisme terrestre, comités dont il est membre. A ces réunions savantes, on a discuté diverses questions ayant trait à la coopération de ceux qui se livrent à des travaux météoroligiques, et c'est pourquoi on a pris des dispositions tendant à l'application d'un système uniforme et international de signaux de tempêtes.

BUREAU CENTRAL.

Le nouveau bureau central de météorologie qui se trouve à Toronto convient admirablement aux travaux pour lesquels il a été créé ainsi que pour les recherches qui se poursuivent dans les différents services de météorologie, recherches que l'on peut poursuivre avec toute la facilité désirable étant donné l'excellent local et les appareils dont on dispose. En ce moment, on s'efforce, de mettre plus à date le rapport annuel de climatologie, dont la dernière édition date de 1907 et comporte deux parties de 748 pages. Le rapport de 1908 est entre les mains de l'imprimeur et celui de 1909 est à la veille de lui être livré en manuscrit. Quant aux autres publications du service météorologique, savoir: la carte quotidienne des prévisions du temps, la revue mensuelle de météorologie et la carte mensuelle de météorologie, elles ont été publiées régulièrement et le rapport annuel de l'observatoire de Toronto qui était très en retard a été mis à date.

Grâce à l'espace considérable dont on dispose actuellement dans la bibliothèque du bureau central de météorologie, on a pu réunir ensemble et cataloguer les nombreux rapports météorologiques publiés par différents pays et à l'avenir dès leur réception on mettra chacune des publications de cette nature que l'on recevra, sur le rayon de la bibliothèque où elle doit se trouver. Au cours de l'année on a fait publier quelques volumes et, l'on a l'intention l'année prochaine de faire relier les précieux rapports météorologiques qui proviennent des bureaux centraux de météorologie de l'étranger, ce qui permettra de les feuilleter plus facilement lorsque l'on aura à les consulter.

Au cours de l'année, les travaux ordinaires du service de météorologie ont été poursuivis sans interruption. Le bureau central a publié 14,945 bulletins de prévision du temps qui furent envoyés dans toutes les provinces entre l'Atlantique et les montagnes Rocheuses, les prévisions s'étant réalisées dans la proportion de 86.1 p. 100 (voir le tableau donné ci-après.) Sur la côte du Pacifique, on a publié 4,823 bulletins de prévision du temps qui se sont réalisés dans la proportion de 84·2 p. 100. Dans les ports des Grands lacs et le long de la côte de l'Atlantique on a publié 1,690 avis de tempêtes qui se sont réalisés dans la proportion de 91·1 p. 100. Prévisions du temps et avis de tempçêtes ont été fournis à Terre-Neuve avec la même régularité qu'aux provinces du Canada.

La faveur quasi-universelle dont jouissent les bulletins de prévision du temps auprès des marins, fermiers, marchands et expéditeurs de marchandises périssables est manifestée à l'évidence par la demande de plus en plus grande de ces bulletins dans les diverses parties du pays et le long de ses côtes. Aussi est-il indispensable maintenant de trouver le moyen de permettre aux bureaux centraux des téléphones ruraux de recevoir quotidiennement la teneur du bulletin météorologique afin que par ce moyen les abonnés au téléphone puissent être renseignés sans retard sur les prévisions du temps.

Les stations établies en 1908 dans la vallée du fleuve MacKenzie sont de la plus grande utilité et il est évident que les agents chargés de ces stations sont de très bons observateurs. Aussi n'est-ce pas sans satisfaction que l'on se rend compte grâce à ces stations du MacKenzie et à celles établies sur les bords de la baie d'Hudson qu'il est maintenant possible de tracer les isobars la plupart du temps, et ce avec une exactitude suffisante même pour les parties les plus boréales du Canada.

SERVICE HORAIRE.

A Toronto, durant l'exercice clos le 31 mars 1911, on a fait 57 observations de l'heure au moyen de la lunette méridienne. Comme d'habitude la position des étoiles a été donnée par le *Berliner Jarbuch.*.

Tous les quinze jours environ, un échange d'heure a été fait entre Toronto et les observatoires de Québec, Montréal et Saint-Jean. Dans ce tableau donné ci-après on se rendra compte des résultats obtenus. Tous ces échanges d'heures ont été enregistrés au chronographe. Toutes les semaines on a envoyé l'heure exacte à l'observatoire magnétique d'Agincourt et quotidiennement on a fourni l'heure à la ville à l'aide de la cloche d'alarme du feu sonnée à 11.55 heures a. m. Tous les jours on reçoit de nombreuses demandes par téléphone au sujet de l'heure exacte et il est toujours répondu à ces demandes. Au cours de l'année on a réglé un certain nombre de montres sidérales destinées aux arpenteurs et on a établi leurs variations avant la campagne des arpenteurs et à leur retour. Actuellement on a complètement installé les divers instruments d'observation, tels que le théodolite, les pendules sidérales et de temps moyens et le télescope équatorial. Ces instruments sont en parfait état et les pendules en particulier accusent une grande amélioration quant à la diminution de leurs variations.

Aucun changement important n'a été fait dans la section du service horaire du Canada qui est sous la direction du service météorologique. On continue à répéter automatiquement les signaux donnés par le télégraphe terrestre à la station radiotélégraphique de Camperdown (N.-E.). De nombreux capitaines se sont portés garants de l'utilité de ces signaux qui parviennent aux bâtiments encore éloignés des côtes.

Le télescope équatorial a principalement servi à l'étude du soleil dont on a dressé une carte. En mai et juin 1909, on s'est efforcé de photographier la comète de Halley, ce qui a permis d'en obtenir deux très bonnes photographies. Cette comète fut d'abord vue à l'aide du télescope le 4 mai, puis photographiée le même jour à l'aide d'un petit appareil de 5″ x 4″, attaché au tube du télescope. La durée de pose a été

de 15 minutes. Par la suite on se servit d'une lentille plus grande de 3″ d'ouverture et de plaque de 6½″ x 8½″, ce qui permit d'obtenir de bonnes photographies de la comète après son passage au périhélie alors qu'elle se montrait à l'ouest dans le ciel du soir. Des observations spéciales furent faites dans la nuit du 18 mai date à laquelle on supposait que notre planète devait traverser la queue de la comète. La nuit étant belle, la lumière lunaire était intense. Cependant, on put constater la présence d'une aurore boréale brillante s'étendant en festons et en une sorte d'arche à 10.13 heures p.m. Sept minutes après, l'aurore boréale produisit des phénomènes lumineux rapides et son aspect changea constamment, la coloration de sa partie inférieure étant plus intense. Ces manifestations ne durèrent que quelques minutes. Toutefois, à minuit, une certaine lueur boréale subsistait d'où s'épendaient des sortes de festons lumineux. Rien d'autre ne survint qui aurait pu indiquer que la terre venait de passer dans la queue de la comète. Pendant que la comète était visible en mai et au commencement de juin, on a permis à de nombreux visiteurs de regarder le fameux astre errant à l'aide du télescope de 6″. De plus, on a pris les dispositions voulues pour photographier le soleil au moment de la visibilité des taches de cet astre, et c'est pourquoi des essais d'observations préalables furent faits à la fin de février et durant les deux premières semaines de mars. La chambre noire de l'appareil photographique dont on se sert dans ce cas a un long soufflet à section rectangulaire absolument étanche à la lumière. A l'une de ses extrémités on place un châssis ou une plaque de 8½″ x 6½″ et à l'autre extrémité se trouve fixée une lentille divergente avec monture permettant de la visser à l'oculaire d'un télescope équatorial, à la place de l'oculaire télescopique ordinaire. Entre l'obturateur et le châssis se trouve placé un écran en verre de couleur jaune-vert. Quant à l'obturateur il consiste en une mince plaque d'aluminium de 6 pouces de longueur et 2½ pouces de largeur au centre de laquelle est découpée une rainure étroite. Cet obturateur est actionné très rapidement et la rainure coupe normalement à sa hauteur le cône de lumière provenant du soleil L'obturateur dont nous parlons est placé immédiatement en arrière de la lentille divergente. L'image du soleil qui est ainsi projetée sur la plaque sensible a 135 millimètres de diamètre.

Depuis le 2 septembre, chaque fois que l'état du ciel l'a permis, on a pris quotidiennement des photographies du soleil.

Ces photographies ont 120 millimètres de diamètre et on marque dessus la ligne des pôles du soleil, son équateur, son nord et son sud et ses taches et facules. Jusqu'au 31 mars 1911, on a dessiné 57 cartes du soleil. Durant cette période d'observation il y eut 19 jours durant lesquels on n'observa aucune tache dans le soleil.

Le 2 septembre on constata la présence d'une tache de très peu d'importance sur le bord sud-est du soleil. Elle se déplaça et disparut du bord extérieur ouest le 11 septembre. On a vu en outre 3 petites taches près de ce même bord. Le 20 septembre on a observé une tache de dimension moyenne avec pénombre dans le quadrant sud-est. Elle fut suivie par tantôt une, tantôt deux petites taches quelque peu distantes de la première.

Le 27 septembre un groupe considérable de taches fut observé sur le bord extérieur sud-est du soleil et le 1er octobre, une transformation étant survenue, le spectacle observé était de toute beauté s'étendant sur une longueur de 140,000 milles. La tache aperçue le 20 disparut le 2 octobre sur le bord extérieur ouest du soleil. A ce moment elle semblait être plus grande que jamais. Le 17 octobre un groupe de taches apparut sur le bord extérieur sud-est que suivit un groupe plus petit le 18, suivi lui-même par un autre groupe le 20. Ces petits groupes se brisèrent graduellement et disparurent définitivement le 3 novembre. Depuis lors le soleil a été remarquablement exempt de taches et ce n'a été que dans de très rares occasions qu'on en a vu quelques-unes et très petites. Apparemment, une période de taches minimum se manifeste actuellement.

Le tableau donné ci-après montre les différences d'heures entre Québec, Montréal et Saint-Jean, par comparaison avec l'heure de Toronto, aux dates où eurent lieu les échanges d'heures. Le signe + indique que Toronto était en retard sur les autres observatoires.

Années.	Québec.	Montréal.	St-Jean.
1910.	Secondes.	Secondes.	Secondes.
15 avril	−0 33	+0 31	+0 22
29 "	+0 62	+1 62	+0 16
3 juin	+5 69	+1 41	+0 86
24 "	−0 51	+0 71	+0 38
5 juillet	−0 71	+0 23	+0 35
12 août	−0 05	....	+0 62
16 septembre	−0 21	+0 01	+0 38
30 "	−0 26	+1 12	+0 51
14 octobre	−0 91	+1 12	+0 40
25 novembre	−3 32	....	+0 44
9 décembre	−0 64	+0 87	+0 57
30 "	−0 42	+0 58	+0 52
1911.			
13 janvier	+1 15	+1 83	+0 95
24 février	+0 00	+0 02	+0 18
10 mars	+0 87	+0 99	+0 75
24 "	+0 77	+0 48	+0 61

Le 29 avril 1910 Toronto et Ottawa échangérent leurs observations horaires alors qu'il fut établi qu'Ottawa était en avance de 0·65 secondes sur Toronto.

La latitude et la longitude du massif de maçonnerie qui porte le théodolite à Toronto est de:

Latitude, 43° 40′ 08″ N.

Longitude, 5 heures, 17 minutes 35 secondes 60 O.

OBSERVATIONS SÉISMIQUES.

Durant toute l'année, on a fait des lectures des sismographes de Milne établis à Toronto et à Victoria. Le premier de ces appareils a enregistré 93 séismes et le second 90. Le séisme le plus important qui ait été enregistré est celui du tremblement de terre survenu en Alaska le 6 novembre 1910, alors que le sismographe de Victoria traça un graphique anormal de 17 millimètres et celui de Toronto un graphique de 4 millimètres. Des perturbations de peu d'intensité et d'origine inconnue furent enregistrées le 13 mai, le 31 mai et le 16 juin. De plus, le tremblement de terre du Turkestan survenu le 3 janvier et celui d'Italie seurvenu le 18 février furent clairement enregistrés par les appareils. Jusqu'à présent, l'étude des séismes n'a pas été considérée comme devant donner lieu à des recherches spéciales sous le contrôle du service météorologique. Toutefois, M. F. N. Dennison, de Victoria, C.-A., a depuis plusieurs années poursuivi des études sur les phénomènes sismiques, études qui permettent de donner maintenant de précieux résultats. En effet, deux fois par an, on envoie des tableaux qui donnent des détails sur les perturbations sismiques au comité séismologique de l'association britannique et à d'autres corps savants analogues en Europe et aux Etats-Unis.

OBSERVATOIRE MAGNÉTIQUE.

Au cours de l'année on n'a pas cessé de consigner par écrit les observations magnétiques faites à l'observatoire d'Agincourt. Les zéros des instruments ont été dé-

terminés par des observations rigoureuses faites hebdomadairement pour la détermination de la déclinaison magnétique et bimensuellement pour la détermination de la composante horizontal. La déclinaison magnétique ouest a passé de 6° 2·6′ en mars 1910 à 6° 7·′ en mars 1911, soit une augmentation de 4·5′. La composante horizontale a graduellement diminué de 0·16274 C G.S. (unités) à 0·16232 et l'inclinaison a augmenté de 74° 38° 38′·6 à 74° 39′·2.

Les perturbations magnétiques ont été fréquentes durant l'année mais de peu d'amplitude. Pour la déclinaison la plus grande variation fut enregistrée les 9 et 10 août 1910, alors qu'elle s'élevait à 1° 49′·1. En même temps la composante horizontale s'accentuait tellement qu'elle débordait le champ d'observation permis avec l'instrument enregistreur dont on disposait. La seconde et plus grande perturbation fut observée les 21 et 22 août alors que l'écart de la déclinaison était de 1° 18′·8 et celui de la composante horizontale de 532·5. Pour le mois d'août, la variation diurne normale de la déclinaison fut d'environ 15 minutes et celle de la composante horizontale de 45.

Au cours de l'année on a comparé avec le déclinomètre étalon d'Agincourt 54 théodolites avec aimants appartenant aux arpenteurs employés par le service de l'arpentage fédéral et on a déterminé des tables de correction pour les aimants que l'on a mis à la disposition de l'arpenteur général. On a aidé MM. Eangles, Carson, Chartrand et Côté, du service de l'arpentage, à comparer avec nos instruments étalons ceux dont ils disposent afin de déterminer les constantes. MM. French et Mésy, de l'observatoire fédéral, ont passé plusieurs jours à déterminer rigoureusement dans notre observatoire les constantes de leur magnétomètre et celles de leur boussole d'inclinaison avant de s'en servir sur le terrain et après. On a aussi donné des indications de travail et des instructions à M. Savary, du service hydrographique, et à M. Lavoie qui a accompagné le capitaine Bernier, leur indiquant la manière de faire des observations magnétiques et d'en convertir les résultats.

M. W. E. W. Jackson, M.A., fonctionnaire du service météorologique, ayant reçu l'ordre d'inspecter les stations météorologiques du bassin du fleuve Mackenzie durant l'été de 1910 fut pourvu d'un magnétomètre. Ce monsieur reçut l'ordre de déterminer les éléments magnétiques sur divers points de la région désignée lorsqu'il en aurait l'occasion. Il fit donc des observations à Athabaska-Landing, Grands-Rapides, Fort-McMurray, Fort-McPherson, Fort-Chipewyan, Fort-Smith, Rivière-des-Esclaves, Fort-Résolution, Rivière-aux-Foins, Fort-Simpson, Fort-Providence, Fort-Wright, et Fort-Bonne-Espérance. Les résultats obtenus par cet observateur seront publiés dans le prochain rapport annuel.

OBSERVATIONS PHÉNOMÉNOLOGIQUES.

Dans les différents pays d'Europe, il appartient au service météorologique de recueillir et de publier les statistiques touchant la phénoménologie. Aussi, le service météorologique qui depuis quelques années a publié des statistiques phénoménologiques préparées par M. F. F. Payne, du bureau central de Toronto, a-t-il décidé d'agrandir le champ des études phénoménologiques et il est à espérer que l'on pourra y intéresser les bureaux provinciaux de l'instruction publique ainsi qu'il en a déjà été en Nouvelle-Ecosse.

Au point de vue de la météorologie, le principal avantage qu'offrent des statistiques phénoménologiques consiste dans l'indication graphique qu'elles donnent du climat et de la variation des saisons. En effet, les personnes qui sont familières avec les dates de la floraison des plantes les plus communes, etc., de leur district, se figurent beaucoup plus facilement les conditions climatologiques en comparant l'époque de la floraison des mêmes plantes dans les deux districts, que si elles consultaient de savantes statistiques météorologiques.

Respectueusement soumis,

R. F. STUPART,
Directeur.

APPENDICE A.

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE, OBSERVATOIRE DE SAINT-JEAN,
SAINT-JEAN, N.-B., mai 1911.

A M. R. F. STUPART, F.R.S.C.,
Directeur du service météorologique,
Toronto, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur la gestion de l'observatoire de Saint-Jean, au cours de l'exercice clos le 31 mars 1911.

Service météorologique.—On a continué sans interruption les observations météorologiques habituelles et on en a consigné les résultats. Aucun changement n'a été fait quant à l'outillage du laboratoire ou aux instruments exposés au dehors. On a conservé en excellent état les appareils dont la lecture se fait à vue ainsi que les appareils qui enregistrent automatiquement la pression barométrique, la température, la chute d'eau et la direction et la force du vent, etc.

Bulletins de prévision du temps.—Les bulletins de prévision du temps ont été publiés sans retard toutes les semaines, le matin, dès la réception des dépêches de Toronto, et ce afin de faire part de la teneur de celles-ci, comme par le passé. Le résumé des prévisions du temps et de l'état atmosphérique prédominant à terre et sur les côtes a été du plus grand intérêt pour les navigateurs, expéditeurs, entrepreneurs et autres personnes dont les intérêts dépendent en grande partie des renseignements fournis par les bulletins en question. Ces bulletins sont affichés dans des endroits publics, distribués par la poste et publiés jusqu'ici par les journaux du soir. Grâce à l'obligeance de la compagnie téléphonique du Nouveau-Brunswick, chaque matin à six heures les prévisions du temps venant de Toronto sont téléphonées aux nombreux bureaux secondaires que cette compagnie possède dans la province où elles sont affichées sur des formules distribuées dans ce but par le service météorologique. Si l'on n'agissait pas ainsi, dans baucoup d'endroits il serait impossible de connaître en temps opportun les prévisions du temps. Cette très importante et grande publicité donnée aux prévisions du temps est une gracieuseté que la compagnie de téléphone fait au public. Souvent les compagnies locales ou étrangères de transport ainsi que les maisons d'expédition et de commerce demandent des renseignements d'après nos dossiers pour faciliter le règlement de cause en surestarie, de causes en dommages-intérêts pour perte ou dégât de marchandises périssables, de causes de transit, etc. Dans de nombreux cas, le règlement de ces causes dépend intégralement de nos observations météorologiques, telles que consignées dans nos registres. Les journaux ont aussi recours à nous pour de nombreux renseignements au moment des grands froids et des grandes chaleurs, à l'époque des tempêtes, ou enfin chaque fois que nous pouvons leur donner des détails intéressant le public.

Signaux de tempêtes.—Non seulement nous faisons hisser des signaux de tempêtes à notre poste sémaphorique mais, sur réception d'avis de tempêtes venant de Toronto, nous les téléphonons aux stations sémaphoriques de signaux de tempêtes établies à Saint-Martin et à la pointe Lépreaux.

Service horaire des provinces maritimes.—L'état absolu et la marche diurne des horloges ont été déterminés par l'observation d'étoiles connues presque chaque fois que la clarté de la nuit le permit; et l'on a enregistré comme d'habitude au chronographe les observations faites et les signaux horaires. La plupart du temps les observations ont été faites par la méthode micrométrique avec théodolite, le micromètre disponible possédant un groupe de 5 fils fixes de chaque côté du champ de vue qui est laissé libre afin de permettre le déplacement du fil mobile du micromètre. Chaque fois que le réglage de l'instrument sur un groupe d'étoiles le permit, j'ai employé la méthode micrométrique et celle de l'enregistrement automatique des observations à l'aide d'un contact électrique. L'état absolu de l'horloge étant alors obtenu d'après les deux méthodes et l'observation de 8 à 12 étoiles. La différence qui existe entre les résultats obtenus à l'aide du transcripteur électrique et du micromètre montre que les observations faites d'après la première méthode étaient en retard de $\frac{3}{10}$ de seconde.

On a continué d'envoyer par les fils télégraphiques de la compagnie Western Union dans les provinces maritimes les signaux horaires à deux minutes d'intervalle qui se terminent à dix heures du matin. Pour cela, l'horloge de temps moyen est reliée par un relai à la ligne télégraphique, ce qui permet d'ouvrir automatiquement le circuit pour envoyer le signal de 2 minutes puis de fermer le circuit.

A Camperdown, N.-E., ce signal est automatiquement répété de la ligne de télégraphie terrestre au poste de télégraphie sans fil, qui l'envoie à tous les bâtiments munis d'appareils radio-électriques et se trouvant dans le rayon d'action de la station Marconi.

A d'autres heures des signaux analogues basés sur l'heure de la même horloge ont été envoyés au loin par télégraphe et par téléphone, les battements de notre horloge étant perceptibles par le téléphone dans la localité même et à de grandes distances.

Tous les jours à dix heures du matin, on a envoyé à l'horloge électrique d'Halifax un signal de synchronisation. Lorsque par suite de contre temps dans la ligne télégraphique ce signal n'a pu être envoyé à l'heure voulue, on l'a répété d'heure en heure jusqu'à ce qu'il soit parfaitement reçu. Les signaux de retour envoyés de l'horloge d'Halifax dans l'après-midi ou la soirée indiquent rarement une différence appréciable.

A Halifax, les personnes qui ont à régler des horloges, des montres, des chronomètres, possèdent un résonateur à domicile relié au bureau du télégraphe, ce qui leur permet de recevoir notre signal à 10 a.m.

Sauf durant quelques jours de l'automne dernier alors que l'on réparait l'appareil de Saint-Jean, les ballons de signaux horaires à Saint-Jean et à Halifax sont tombés tous les jours de la semaine à 1 p.m. précise du 60e méridien.

Pendules.—La pendule sidérale Riefler qui marche sous pression et une température constante continue à donner des résultats de la plus grande précision. Lorsque durant le mois d'août dernier on dut démonter cette pendule pour la nettoyer, on se servit de la pendule sidérale Kullberg (qui est aussi montée dans le sous-sol réservé aux horloges) comme instrument horaire étalon.

La liste des horloges qui sont synchronisées toutes les heures dans les différentes parties de la ville par l'horlrge étalon s'est augmentée. La banque du Nouveau-Brunswick a installé une horloge électrique dans son nouvel édifice de Frédéricton. Cette horloge est synchronisée une fois par semaine le matin, et elle rend les plus grands services au public.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. L. HUTCHISON,

Directeur de l'observatoire de Saint-Jean.

APPENDICE B.

QUÉBEC, le 18 avril 1911.

Au Directeur du service météorologique,
Toronto.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel pour l'exercice clos le 31 mars 1911.

On a continué à faire quotidiennement à cet observatoire les observations météorologiques habituelles, cependant qu'à la citadelle la température est enregistrée toutes les deux heures. Appareils et instruments sont en parfait état.

Par téléphone, nous avons reçu de nombreuses demandes de renseignements au sujet des prévisions du temps et, en outre, nous avons souvent fourni des statistiques météorologiques aux journaux et à des particuliers.

Le public apprécie beaucoup le bulletin météorologique que publie le bureau central de Toronto Ce bulletin est affiché tous les matins dans les principales places de la ville et tous les journaux le publient.

Nous avons fait des observations horaires presque chaque fois que la nuit était belle et parfois à midi. Nous nous sommes aperçus que le théodolite se ressent du grand froid pendant l'hiver, probablement parce qu'il ne se trouve pas sur une base solide ou parce que le hangar en bois dans lequel il est n'a pas été construit sur des fondations en pierre.

Durant toute la saison de navigation, on a laissé tomber à l'heure voulue les ballons des signaux horaires.

Conformément à la proposition que j'ai exprimée dans mon dernier rapport, on a changé de place le canon du signal horaire, mais étant données les plaintes des particuliers qui habitent près de la citadelle, on a dû le remettre à son ancienne place.

Qu'il me soit permis de vous informer que l'on a renouvelé les tuyaux de la conduite d'eau de l'observatoire au cours du printemps dernier et que, partant, maintenant, on dispose dans cette édifice de toute l'eau nécessaire.

Le tout respectueusement soumis,

ARTHUR SMITH,
Directeur.

Prévision du temps fournie par le bureau central météorologique, durant l'exercice 1910-11.

NOMBRE DE BULLETINS DE PRÉVISION DU TEMPS PUBLIÉS ET POURCENTAGE DES PRÉVISIONS RÉALISÉES.

Mois.	Alberta.					Saskatchewan.					Manitoba.				
	Nombre publiés.	Nombre réalisés.	Nombre partiellement réalisés.	Nombre non réalisés.	Pourcentage.	Nombre publiés.	Nombre réalisés.	Nombre partiellement réalisés.	Nombre non réalisés.	Pourcentage.	Nombre publiés.	Nombre réalisés.	Nombre partiellement réalisés.	Nombre non réalisés.	Pourcentage.
1910.															
Avril	76	58	15	3	86·2	76	63	10	3	89·5	79	63	13	3	88·0
Mai	83	64	14	5	82·5	84	65	11	8	83·9	88	73	9	6	88·1
Juin	82	65	13	4	87·2	75	56	14	5	84·0	76	62	12	2	89·5
Juillet	78	67	16	5	83·3	77	58	14	5	84·4	78	66	10	2	91·0
Août	84	64	17	3	86·3	84	66	15	3	87·6	85	69	10	6	87·1
Septembre	77	64	8	5	88·3	77	59	15	3	86·4	77	60	14	3	87·0
Octobre	77	54	18	5	81·8	78	62	13	3	87·8	78	65	11	2	90.4
Novembre	78	53	16	9	78·2	80	52	22	6	78·7	82	63	14	5	85·4
Décembre	79	63	14	2	88·6	83	64	18	1	88·0	86	67	16	3	87·2
1911.															
Janvier	77	57	17	3	85·1	80	60	17	3	85·6	78	58	14	6	83·3
Février	78	53	20	5	80·7	79	58	15	6	82·9	79	62	13	4	86·7
Mars	81	64	15	2	88·3	82	68	12	2	90·2	82	69	10	3	90·2
Totaux.	950	716	183	51	85·0	955	731	176	48	85·7	968	777	146	45	87·8

Mois.	Lac Supérieur.					Autres grands lacs.				
	Nombre publiés.	Nombre réalisés.	Nombre partiellement réalisés.	Nombre non réalisés.	Pourcentage.	Nombre publiés.	Nombre réalisés.	Nombre partiellement réalisés.	Nombre non réalisés.	Pourcentage.
1910.										
Avril	102	73	26	3	84·3	108	81	24	3	86·1
Mai	117	97	15	5	89·3	118	99	14	5	89·8
Juin	116	99	14	3	91·4	121	102	13	6	89·7
Juillet	102	77	21	4	85·8	125	108	12	5	91·2
Août	126	97	19	10	84·5	135	106	25	4	87·8
Septembre	120	92	21	7	85·4	132	106	20	6	87·9
Octobre	113	83	25	5	84·5	127	97	23	7	85·4
Novembre	114	77	28	9	79·8	117	94	19	4	88·5
Décembre	99	73	21	5	84·3	121	92	24	5	88·0
1911.										
Janvier	87	71	15	1	90·2	104	84	16	4	88·5
Février	96	74	20	2	87·5	106	86	17	3	89·1
Mars	94	77	14	3	89·4	110	89	17	4	88·6
Totaux.	1286	0	239	57	863	1424	1144	224	56	88·2

Mois.	Baie Georgienne.					Vallée d'Ottawa.				
	Nombre publiés.	Nombre réalisés.	Nombre partiellement réalisés.	Nombre non réalisés.	Pourcentage.	Nombre publiés.	Nombre réalisés.	Nombre partiellement réalisés.	Nombre non réalisés.	Pourcentage.
1910.										
Avril	108	79	24	5	84·3	84	67	13	5	86·5
Mai	118	97	14	7	88·1	104	85	18	1	90·4
Juin	121	105	13	3	92·1	113	101	10	2	92·8
Juillet	125	104	17	4	90·0	109	91	17	1	91·3
Août	135	101	29	5	85·5	123	97	22	4	87·8
Septembre	132	104	24	4	87·9	117	97	17	3	90·1
Octobre	127	99	23	5	87·0	109	79	24	6	83·5
Novembre	117	95	20	2	89·7	104	72	21	11	79·3
Décembre	115	82	27	6	83·0	105	73	26	6	81·9
1911.										
Janvier	104	85	19	0	90·9	96	68	21	7	81·8
Février	105	83	20	2	88·6	98	75	17	6	85·2
Mars	108	79	21	8	82·9	104	78	16	10	82·7
Totaux.	1415	1113	251	51	87·5	1267	983	222	62	86·3

Prévision du temps fournie par le bureau central météorologique durant l'exercice 1910-11.

NOMBRE DE BULLETINS DE PRÉVISION DU TEMPS PUBLIÉS ET POURCENTAGE DES PRÉVISIONS RÉALISÉES—*Suite.*

Mois.	Haut St-Laurent.					Bas St-Laurent.					Golfe.					Maritime-ouest.					Maritime-est.					Totaux.				
	Nombre publiés.	Nombre réalisés.	Nombre partiellem. réalisés	Nombre non réalisés.	Pourcentage.	Nombre publiés.	Nombre réalisés.	Nombre partiellem. réalisés	Nombre non réalisés.	Pourcentage.	Nombre publiés.	Nombre réalisés.	Nombre partiellem. réalisés	Nombre non réalisés.	Pourcentage.	Nombre publiés.	Nombre réalisés.	Nombre partiellem. réalisés	Nombre non réalisés.	Pourcentage.	Nombre publiés.	Nombre réalisés.	Nombre partiellem. réalisés	Nombre non réalisés.	Pourcentage.	Nombre publiés.	Nombre réalisés.	Nombre partiellem. réalisés	Nombre non réalisés.	Pourcentage.
1910.																														
Avril	85	65	14	6	84·7	107	79	19	9	82·7	108	88	18	2	89·8	108	80	22	6	84·3	107	82	20	5	86·0	1149	878	218	53	85·9
Mai	106	85	20	1	89·6	107	88	12	7	87 8	107	81	20	6	85·0	110	85	21	4	86·8	110	84	21	5	85·9	1252	1003	189	60	87 6
Juin	113	99	12	2	92·9	104	86	14	4	89·4	105	78	22	5	84·8	117	91	21	5	86·7	117	83	31	3	84·2	1260	1027	189	44	89·0
Juillet	109	92	15	2	91·3	116	90	23	3	87·5	116	85	29	2	85·8	122	89	24	9	82·9	122	87	26	9	81·9	1279	1004	224	51	87·2
Août	123	99	20	4	88·6	120	95	25	0	89·6	124	95	27	2	87 5	121	91	24	6	85·1	121	92	24	5	85·9	1 81	1072	257	52	86·9
Septembre	117	97	17	3	90·1	119	93	15	11	84·4	116	84	27	5	84·0	117	81	27	9	80·8	117	89	19	9	84.2	1318	1026	224	68	86·3
Octobre	109	80	23	6	83·9	126	91	21	14	80·5	126	88	24	14	69·4	117	84	23	10	81·1	116	78	29	9	79.7	1303	960	257	86	83·5
Novembre	104	77	22	5	84·6	105	74	23	8	81·4	105	72	28	5	81·9	113	74	30	9	78·8	107	69	29	9	77·6	1226	872	272	82	82·2
Décembre	105	77	24	4	80·5	102	80	17	5	86·8	102	85	14	3	90·2	126	85	26	15	77·8	128	92	24	12	81·2	1251	933	261	67	84·6
1911.																														
Janvier	95	71	19	5	84·7	42	77	11	5	89·7	99	83	15	1	91·4	121	98	13	10	86·4	120	93	18	9	85·0	1153	905	195	53	86·9
Février	98	74	20	4	85·7	98	79	11	8	86·2	98	75	19	4	86·2	108	87	16	5	88·0	108	85	18	5	87·9	1151	891	206	54	86·4
Mars	104	82	14	8	85·6	107	83	16	8	85·2	108	86	16	6	87·0	121	95	20	6	86·8	121	92	21	8	84·7	1222	962	192	68	86·6
Totaux	1268	998	220	50	87·4	1303	1015	207	82	85·8	1314	1000	259	55	85·9	1401	1040	267	94	83·8	1394	1926	280	88	83·6	14945	11533	2674	738	86·1

Bulletins de prévision du temps publiés par la division de la Colombie-Anglaise, Victoria, durant l'exercice 1910-11.

NOMBRE DE BULLETINS DE PRÉVISION DU TEMPS PUBLIÈS ET POURCENTAGE DES PRÉVISIONS RÉALISÉES.

Mois.	Victoria et voisinage.					Parties sud de la terre ferme.					Kamloops.					Totaux.				
	Nombre publiés.	Nombre réalisés.	Nombre partiellement réalisés.	Nombre non réalisés.	Pourcentage.	Nombre publiés.	Nombre réalisés.	Nombre partiellement réalisés.	Nombre non réalisés.	Pourcentage.	Nombre publiés.	Nombre réalisés.	Nombre partiellement réalisés.	Nombre non réalisés.	Pourcentage.	Nombre publiés.	Nombre réalisés.	Nombre partiellement réalisés.	Nombre non réalisés.	Pourcentage.
1910.																				
Avril	110	80	5	25	75·0	108	82	7	19	79·2	98	82	5	11	86·2	316	244	17	55	79·9
Mai	116	89	6	21	79·3	115	95	3	17	83·9	107	91	1	15	85·5	338	275	10	53	82·8
Juin	130	96	10	24	77·7	118	89	6	23	78·0	118	94	3	23	80·9	366	279	19	68	78·8
Juillet	139	125	5	9	91·7	135	116	7	12	88·5	129	118	1	10	91·9	403	359	13	31	90·7
Août	118	96	12	10	86·4	106	94	1	11	89·1	103	88	0	15	85·4	327	278	13	36	87·0
Septembre	105	80	8	17	80·0	101	84	3	14	84·6	91	80	0	11	87·9	297	244	11	42	84·2
Octobre	111	77	10	24	73·9	104	82	1	21	79·3	90	76	0	14	84·4	305	235	11	59	78·9
Novembre	107	79	8	20	78·5	93	81	4	8	89·3	87	69	1	17	79·9	287	229	13	45	82·1
Décembre	101	80	6	15	82·2	94	74	2	18	79·8	94	81	2	11	87·2	289	235	10	44	83·0
1911.																				
Janvier	102	83	8	11	85·3	90	73	5	12	83·9	104	76	1	27	73·6	296	232	14	50	80·8
Février	101	72	5	24	73·8	88	71	1	16	81·3	86	69	2	15	81·4	275	212	8	55	78·5
Mars	112	98	2	12	88·4	105	94	4	7	91·4	107	94	3	10	89·2	324	286	9	29	89·7
Totaux	1,352	1,055	85	212	81·2	1,257	1,035	44	178	84·1	1,214	1,018	19	177	84·2	3,823	3,108	148	567	83·2

APPENDICE N° 9.

HOPITAUX DE LA MARINE.

OTTAWA, le 26 mai 1911.

M. A. JOHNSTON,
Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel concernant le service des hôpitaux de la marine pour l'exercice clos le 31 mars 1911.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

C. H. GODIN, M.D.,
Surintendant du service des hôpitaux de la Marine.

RAPPORT ANNUEL DU SURINTENDANT DU SERVICE DES HOPITAUX DE LA MARINE.—ANNEE 1910-1911.

Crédit voté	$70,000 00
Dépenses	54,859 50
Balance	$15,140 50

DÉPENSES PAR PROVINCE.

Provinces.	Nombre de marins.	Nombre de jours.	Dépenses totales.
			$ c.
Nouvelle-Ecosse	1,528	12,960	24,687 25
Nouveau-Brunswick	504	3,205	8,400 91
Ile-du-Prince-Edouard	222	1,064	2,825 23
Québec	559	5,525	10,556 45
Colombie-Britannique	421	3,330	7,669 67
Compte général			719 99
	3,234	26,084	54,859 50

RELEVÉ des dépenses pour chaque port.

Nouvelle-Ecosse.

Ports.	Nombre de marins.	Nombre de jours.	Dépenses totales.
			$ c.
Advocate, port	8	49	202 25
Amherst	5		48 30
Annapolis-Royal	33	118	210 61
Rivière-aux-Pommes	4	35	187 00
Arichat	21	56	320 00
Baddeck	5		46 50
Barrington	11	49	321 00
Barton	13	627	543 21
Rivière-aux-Ours	8	58	219 85
Belliveau, Anse	1	14	5 00
Bridgetown	2		12 30
Bridgewater	56		326 41
Canning	6		29 95
Canso	96	172	497 83
Chester	2	14	68 35
Chéticamp	22	13	294 00
Cheverie	2		8 90
Pointe de l'église	1	14	8 50
Clark, port	29	85	274 28
Clementsport	2	112	221 00
Digby	29		300 00
Freeport, Westport et Tiverton	68	836	655 24
Glace, baie	10	11	166 50
Guysborough	1		3 40
Halifax, Hôpital Général Victoria	1,172	4,589	6,947 00
Halifax, Infirmerie à Halifax	1	35	52 50
Bureau Municipal de Santé	1	15	39 14
Hantsport	6		32 25
Ingram-Port	1		5 00
Isaac's, port	6		85 50
Jeddore	2	18	56 00
Kingsport	2		13 75
La Have	4		66 05
Liscomb	1		85 00
Liverpool	7	214	207 00
Lockport	6	83	130 21
Louisburg	20	524	1,135 24
Lunenbourg	37	936	1,333 30
Mabou	1		5 00
Mahone, baie	25	59	375 45
Marble-Mountain	2		11 00
Margaree	1		4 00
Meteghan	12	274	266 06
Musquodoboit	4		56 50
Port Nord-Est	1		50 00
Northport	13		42 00
Parrsboro et West-Bay	49		300 00
Pictou	68	118	812 00
Port-Clyde	1		20 00
Port-Dufferin	2	6	19 70
Port-Greville	13	98	197 50
Port-Hood	4	21	36 15
Ports Hawkesbury, Hastings, Mulgrave et Pointe Tupper	50	148	471 58
Port-Latour	20		125 00
Port-Maitland	1		5 50
Port-Morien	10		125 00
Port-Wade	11		112 00
Pubnico	17	17	317 00
North-Sydney	254		750 00
Pugwash	4		7 50
Rivière Hébert	5		83 00
Rivière aux-Saumons	1	49	105 50
Sandy-Anse	16	28	214 00
Springhill	5	274	249 70
Sherbrooke	3		21 00
Shelburne	6	5	36 75

RELEVÉ des dépenses pour chaque port—*Suite.*

Nouvelle-Ecosse—Suite.

Ports.	Nombre de marins.	Nombre de jours.	Dépenses totales.
			$ c.
Baie Spry	1	....	30 00
St-Pierre	37	....	250 00
Sydney	74	1775	2,031 29
Tuskett-Wedge	1	....	4 50
Wallace	1	....	3 25
Walton	1	....	25 00
Weymouth	6	58	165 60
Windsor	27	108	203 75
Yarmouth	83	1,245	1,600 05
Totaux	1,528	12,960	24,687 25

Nouveau-Brunswick.

Ports.	Nombre de marins.	Nombre de jours.	Dépenses totales.
Alma	2	....	26 00
Bathurst	2	....	150 00
Port-Beaver	1	39	44 56
Bouctouche	10	21	34 75
Campbellton	22	47	452 40
Cap-Tormentine et Baie Verte	7	....	150 00
Caraquet	7	....	44 50
Dalhousie	33	19	140 80
Dorchester	16	....	99 80
Douglastown	48	399	2,151 96
Frédéricton	1	....	2 65
Gran d-Port	9	256	515 50
Hillsboro et Hopewell-Cape	92	....	150 00
Moncton	23	161	325 65
Northt-Head	3	....	15 15
Quaco	3	....	23 90
Richiboucto	6	11	206 29
Riverside et Harvey	8	....	21 80
Shédiac	16	....	204 90
Shippegan	2	....	3 25
St-André	5	....	29 00
Ste-Etienne	2	....	9 00
Hôpital Général St-Jean	183	2,252	3,389 00
Wilson's-Beach	2	....	5 05
St-Martin	1	....	5 00
St-Jean, N.-B., Mission Society	....	....	200 00
	504	3,205	8,400 91

Ile-du-Prince-Edouard.

Ports.	Nombre de marins.	Nombre de jours.	Dépenses totales.
Alberton	6	....	11 45
Cardigan	3	....	39 20
Hôpital de Charlottetown	26	348	522 00
Hôpital de l'Ile-du-Prince-Edouard	15	544	816 00
Crapaud	3	7	17 25
Rivière-aux-Français	1	....	19 75
Georgetown	12	....	56 45
Montague	8	....	37 25
Port-Murray	16	11	154 71
New-London	1	....	6 00
Rustico	1	....	15 00
Souris	63	82	350 43
Summerside	54	....	250 00
Tignish et Miminegash	12	8	167 85
Rivière Vernon	1	64	361 89
	222	1,064	2,825 23

RELEVÉ des dépenses pour chaque port—*Suite.*

Québec.

Ports.	Nombre de marins.	Nombre de jours.	Dépenses totales.
			$ c.
Batiscan	2	....	41 50
Bonaventure, rivière	4	....	51 50
Fraserville	7	93	166 00
Gaspé	8	....	200 00
Grand, rivière	1	....	5 50
Lévis	1	54	81 00
Montreal, hôpital Alexandra	5	67	184 50
Hôpital Notre-Dame	127	1,906	2,883 00
Hôpital Général	174	2,099	3,222 50
Matane	14	35	166 35
Iles-de-la-Madeleine	5	4	79 50
New-Richmond	2	....	24 50
Paspébiac et New-Carlisle	8	50	162 50
Percé	1	....	2 00
Port-Daniel	3	....	9 00
Québec, Hôtel-Dieu	17	92	138 00
Jeffery-Hale	61	1,106	1,659 00
Rimouski	6	....	30 25
Sept-Iles	1	....	16 00
Sorel	19	....	57 75
Saint-Jean	71	25	622 50
Trois-Rivières	22	4	353 60
Institut des marins de Montréal	....	....	200 00
Cercle des marins catholiques	....	....	200 00
	559	5,535	10,556 45

Colombie-Anglaise.

Ports.	Nombre de marins.	Nombre de jours.	Dépenses totales.
Chemainus	6	187	533 58
Ladysmith	5	....	12 00
Nanaïmo	236	99	699 00
New-Westminster	1	126	126 00
Port-Simpson	2	18	19 25
Prince-Rupert	1	....	3 00
Union-Bay et Cumberland	32	54	486 48
Vancouver, hôpital St-Paul	81	1,951	2,926 50
Institut Strathcona	....	....	200 00
Hôpital des marins Victoria	153	832	2,368 36
Hôpital St-Joseph	4	63	95 50
Institut des marins Victoria	....	....	200 00
	421	3,330	7,669 67

Compte général.

	$ c.
Impressions et papeterie	277 91
Frais de voyage des médecins	439 60
Messageries et fret	2 48
	719 99

RELEVÉ des dépenses y compris la pension, les fournitures, etc.

—	Nouvelle-Ecosse.	Nouveau-Brunswick.	Ile du Prince-Edouard.	Québec.	Colombie-Britannique.	Compte général.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Pension à l'hôpital et dans des maisons privées	10,972 03	3,951 27	1,489 57	8,271 10	4,064 38	
Traitement médical et chirurgical	3,292 45	695 10	616 05	489 35	97 50	
Appointements des médecins et gardiens	7,806 99	2,225 00	700 00	1,275 00	2,533 33	
Combustible	859 00	36 00			448 40	
Remèdes et instruments	286 54	42 30			66 32	
Enterrements	60 75	36 00				
Téléphone	113 88	27 70			66 00	
Eau	67 00				31 25	
Transport	94 40	16 30		121 00		439 60
Entretien et réparations	640 53	1,034 30			10 50	
Gardes-malades	91 00	22 28	8 57			
Eclairage					76 25	
Fournitures, literie	337 68	114 66	11 04		50 74	
Frais médicaux	65 00				25 00	
Dons		200 00		400 00	400 00	
Impressions et papeterie						277 91
Messagerie						2 48
	$24,687 25	8,400 91	2,825 23	10,556 45	37 669 67	719 99

APPOINTEMENTS des médecins et salaires des gardiens en 1910-11.

Nouvelle-Ecosse.	$ c.
Annapolis-Royal—	
Médecin	160 00
Arichat—	
Médecin	300 00
Barrington—	
Médecin	300 00
Bear-River—	
Médecin	150 00
Bridgewater—	
Médecin	29 16
Canso—	
Médecin	375 00
Clark's-Harbour—	
Médecin	250 00
Digby—	
Médecin	250 00
Gardien	50 00
Freeport, Westport et Tiverton—	
Médecin	300 00
Glace-Bay—	
Médecin	150 00
Liverpool—	
Médecin	100 00
Lockport—	
Médecin	100 00
Louisbourg	
Médecin	250 00
Gardien	300 00
Lunenburg—	
Médecin	400 00
Gardien	150 00
Sydney-Nord—	
Médecin	750 00

Nouvelle-Ecosse—Suite.	$ c.
Parrsboro et West-Bay—	
Médecin	300 00
Pictou—	
Médecin	400 00
Gardien	200 00
Ports Hastings, Hawkesbury, Mulgrave et Pointe-Tupper—	
Médecin	175 83
Gardien	72 00
Port-Greville—	
Médecin	150 00
Port-Latour—	
Médecin	125 00
Port-Morien—	
Médecin	125 00
Sandy-Cove—	
Médecin	200 00
St-Peters, L'Ardoise et Rivière-Bourgeois—	
Médecin	250 00
Sydney—	
Médecin	500 00
Gardien	300 00
Weymouth—	
Médecin	125 00
Windsor—	
Médecin	120 00
Yarmouth—	
Médecin	400 00
	7,806 99

APPOINTEMENTS des médecins et salaires des gardiens en 1910-11—*Suite.*

Nouveau-Brunswick.	$ c.	*Québec.*	$ c.
Bathurst—		Gaspé—	
Médecin	150 00	Médecin	200 00
Campbellton—		Paspébiac et New-Carlisle—	
Médecin	350 00	Médecin	125 00
Cap-Tourmentine—		Saint-Jean—	
Médecin	150 00	Médecin	600 00
Dalhousie—		Trois-Rivières—	
Médecin	125 00	Médecin	350 00
Douglastown—			
Médecin	450 00		1,275 00
Gardien	250 00	*Colombie-Anglaise.*	
Hillsboro et Hopewell, cap—			
Médecin	150 00	Chemainus—	
Moncton—		Médecin	400 00
Médecin	200 00	Nanaïmo—	
Richiboucto—		Médecin	600 00
Médecin	200 00	Union-Bay—	
Shédiac—		Médecin	333 33
Médecin	200 00	Victoria—	
		Médecin	600 00
	2,225 00	Gardien	600 00
Ile-du-Prince-Edouard.			
			2,533 33
Murray, port—			
Médecin	150 00	Somme totale des salaires payés durant l'année 1910-11	14,540 32
Souris—			
Médecin	300 00		
Summerside—			
Médecin	250 00		
	700 00		

RELEVÉ des dépenses pour soins donnés, y compris les honoraires des médecins, leurs dépenses de voyage, y compris les médicaments et les frais de pension.

Nouvelle-Ecosse.

Ports.	Honoraires des médecins.	Dépenses de voyage des médecins.	Médica-ments.	Pension.	Dépenses totales.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Advocate, port	67 00	58 00	46 00	24 00	195 00
Amherst	32 00	12 00	4 30		48 30
Annapolis-Royal				50 61	50 61
Rivière-aux-Pommes	131 00		14 00	37 00	182 00
Arichat				20 00	20 00
Baddeck	5 00	31 00	10 50		46 50
Barrington				31 00	31 00
Barton	118 00	92 00	65 80	265 66	541 46
Bear, rivière	14 00	28 00	3 00	24 85	69 85
Belliveau, anse				5 00	5 00
Bridgetown	8 00		4 30		12 30
Bridgewater	173 00		124 25		297 25
Canning	13 00		6 95		19 95
Canso				122 83	122 83
Chester	17 00	25 00	4 85	14 00	60 85
Chéticamp	107 00	97 50	67 00	22 50	294 00
Cheverie	2 00	6 00	90		8 90
Pointe de l'Eglise	1 00	1 00	1 50	5 00	8 50
Clark, port				24 28	24 28
Clementsport	50 00	100 00	3 00	48 00	201 00
Freeport, Westport et Tiverton				355 24	355 24
Glace-Bay				16 50	16 50
Guysboro	2 50		90		3 40

RELEVÉ des dépenses pour soins donnés, y compris les honoraires des médecins, leurs dépenses de voyage, et les médicaments et les frais de pension—*Suite.*

Nouvelle-Ecosse—Suite.

Ports.	Honoraires des médecins.	Dépenses de voyages des médecins.	Médi-caments.	Pension.	Dépenses totales.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Halifax, hôpital Victoria				6,883 50	6,883 50
Infirmerie d'Halifax				52 50	52 50
Bureau municipale de santé				39 14	39 14
Hantsport	16 00		16 25		32 25
Ingram-Port	4 00		1 00		5 00
Port-Isaac	55 00	18 00	12 50		85 50
Jeddore	1 00	9 00	1 00	45 00	56 00
Kingsport	11 00		2 75		13 75
La-Have	45 00	17 00	4 05		65 05
Liscomb	9 00	63 00	4 00	9 00	85 00
Liverpool				107 00	107 00
Lockport				30 21	30 21
Louisburg				104 60	104 60
Lunenburg				468 00	468 00
Mabou	1 00	4 00			5 00
Baie Mahone	228 75	72 00	37 00	37 70	375 45
Marble-Mountain	10 00		1 00		11 00
Margaree	2 00	1 00	1 00		4 00
Meteghan	108 50		53 50	104 06	266 06
Musquodoboit	8 00	39 50	9 00		56 50
Port-Nord-Est	9 00	36 00	5 00		50 00
Northport	27 50		14 50		42 00
Pictou				69 00	69 00
Port-Clyde	18 00		2 00		20 00
Port Dufferin	7 00		2 00	7 50	16 50
Port-Greville				47 50	47 50
Port-Hood	18 00		3 15	15 00	36 15
Port-Hastings, Hawkesbury, Mulgrave et Pointe-Tupper	20 00	13 00	11 50	87 00	131 50
Port-Maitland	5 00		50		5 50
Port-Wade	19 00	61 00	32 00		112 00
Pubnico	144 75	129 00	30 25	13 00	317 00
Pugwash	6 00		1 50		7 50
Rivière Hébert	16 00	35 00	32 00		83 00
Rivière-au-Saumon	16 00	64 00	4 50	21 00	105 50
Anse-aux-Sables				14 00	14 00
Springhill				246 60	246 60
Sherbrooke	11 00	2 50	7 50		21 00
Shelburne	6 50	4 00	1 00	6 25	17 75
Baie Spry	20 00		10 00		30 00
Sydney				772 00	772 00
Tuskett-Wedge	3 00		1 50		4 50
Wallace	3 00		0 25		3 25
Walton	20 00		5 00		25 00
Weymouth				29 75	29 75
Windsor				83 75	83 75
Yarmouth				622 50	622 50
	1,609 50	1,018 50	664 45	10,972 03	14,264 68

Nouveau-Brunswick.

Ports.	Honoraires des médecins.	Dépenses de voyages des médecins.	Médi-caments.	Pension.	Dépenses totales.
Alma	2 00	18 00	6 00		26 00
Beaver-Harbour				22 28	22 28
Buctouche	16 00		8 25	10 50	34 75
Campbellton	58 00	5 50	3 75	23 50	90 75
Caraquet	26 50		18 00		44 50
Dorchester	77 50		22 30		99 80
Douglastown				199 50	199 50
Frédéricton	2 00		0 65		2 65
Grand-Harbour	80 00	212 00	26 50	197 00	515 50

RELEVÉ des dépenses pour soins donnés, y compris les honoraires des médecins, leurs dépenses de voyage, et les médicaments et les frais de pension—*Suite.*

Nouveau-Brunswick—Suite.

Ports.	Honoraires des médecins.	Dépenses de voyage des médecins.	Médi-caments.	Pension.	Dépenses totales.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Moncton				98 40	98 40
North-Head	5 00	7 00	315 00		15 50
Quaco	23 00		1 90		23 90
Richibouctou				6 29	6 29
Riverside et Harvey	11 00	5 00	5 80		21 80
Shippegan	2 00	1 25			3 25
Saint-André	21 00		8 00		29 00
Saint-Martin	5 00				5 00
Saint-Etienne	8 00		1 00		9 00
Hôpital général, Saint-Jean				3,378 00	3,378 00
Wilson's-Beach	2 00		3 05		5 05
	338 00	247 50	109 60	3,951 27	4,646 37

Ile-du-Prince-Edouard.

Ports.	Honoraires des médecins.	Dépenses de voyage des médecins.	Médi-caments.	Pension.	Dépenses totales.
Alberton	7 00		4 45		11 45
Cardigan	26 00	2 00	11 20		39 20
Hôpital, Charlottetown				522 00	522 00
Hôpital, I.P.-E				816 00	816 00
Crapaud	7 00	2 50	2 75	5 00	17 25
Rivière-aux-Français	8 00	10 00	1 75		19 75
Montague	25 00	4 00	8 25		37 25
Georgetown	33 00		23 45		56 45
Murray, port				4 71	4 71
New-London	5 00		1 00		6 00
Rustico	13 50		1 50		15 00
Souris				41 86	41 86
Tignish et Miminegash	121 00		42 85	4 00	167 85
Vernon, rivière	243 00		11 85	96 00	350 85
	288 50	18 50	109 05	1,489 57	2,105 62

Québec.

Ports.	Honoraires des médecins.	Dépenses de voyage des médecins.	Médi-caments.	Pension.	Dépenses totales.
Batiscan	38 00	8 50	5 00		51 50
Bonaventure, rivière	24 00	12 00	5 50		41 50
Fraserville	63 75	3 00	6 25	93 00	166 00
Grande-Rivière	3 00			2 50	5 50
Lévis				81 00	81 00
Hôpital Alexandra, Montréal				169 50	169 50
Hôpital Notre-Dame				2,859 00	2,859 05
Hôpital général				3,148 50	3,148 00
Matane	41 00	37 00	34 85	53 50	166 35
Iles-de-la-Madeleine	9 00	52 00	12 50	6 00	79 50
New-Richmond	14 00		10 50		24 50
Paspébiac et New-Carlisle				37 50	37 50
Percé	1 00		1 00		2 00
Port-Daniel	4 50		4 50		9 00
Hôtel-Dieu, Québec				138 00	138 00
Jeffery-Hale				1,659 00	1,659 00
Rimouski	9 00		13 25		22 25
Sept-Iles	1 00	5 00	10 00		16 00
Sorel	32 00		25 75		57 75
Saint-Jean				22 50	22 50
Trois-Rivières				3 60	3 60
	240 25	117 50	131 60	8,271 10	8,760 45

RELEVÉ des dépenses pour soins donnés, y compris les honoraires des médecins, leurs dépenses de voyage, et les médicaments et les frais de pension—*Suite.*

Colombie-Britannique.

Ports.	Honoraires des médecins.	Dépenses de voyage des médecins.	Médicaments.	Pension.	Dépenses totales.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Chemainus				133 58	133 58
Ladysmith			12 00		12 00
Nanaïmo				99 00	99 00
New-Westminster				126 00	126 00
Port-Simpson	6 00		50	12 75	19 25
Prince-Rupert	2 00		1 00		3 00
Union-Bay	45 00	21 00	10 00	77 15	153 15
Hôpital Saint-Paul, Vancouver				2,926 50	2,926 50
Hôpital de la Marine, Victoria				593 90	593 90
Hôpital Saint-Joseph, Victoria				95 50	95 50
	53 00	21 00	23 50	4,064 38	4,161 88

Nouvelle-Ecosse—

DÉPENSE POUR COMBUSTIBLE.

Hôpital de la marine à Louisbourg	$263 64	
" à Lunenburg	175 95	
" à Pictou	19 00	
" à Sydney	212 25	
" à Yarmouth	188 16	
		$859 00

Nouveau-Brunswick—

Hôpital de la marine à Douglastown	36 00

Colombie-Britannique—

Hôpital de la marine à Victoria	248 40
Total	$1,143 40

SERVICE D'EAU.

Nouvelle-Ecosse—

Hôpital de la marine à Pictou	$50 00	
" à Sydney	17 00	
		$67 00

Colombie-Britannique—

Hôpital de la marine à Victoria	31 25
Total	$98 25

TÉLÉPHONE.

Nouvelle-Ecosse—

Hôpital de la marine à Lunenburg	$27 00	
" à Sydney	51 88	
" à Yarmouth	35 00	
		$113 88

Nouveau-Brunswick—

Hôpital de la marine à Douglastown	$ 27 70

Colombie-Britannique—

Hôpital de la marine à Victoria	66 00
Dépense totale pour téléphone	$207 58

FRAIS D'ENTRETIEN ET RÉPARATIONS.

Nouvelle-Ecosse—

Hôpital de la marine à Louisbourg	$296 80	
" à Lunenburg	81 55	
" à Pictou	59 00	
" à Sydney	65 18	
" à Yarmouth	138 00	
		$640 53

Colombie-Britannique—

Hôpital de la marine à Victoria	10 50

Nouveau-Brunswick—

Hôpital de la marine à Douglastown	1,034 30
Dépenses totales	$1,685 33

DÉPENSES POUR DROGUES, INSTRUMENTS ET AUTRES FOURNITURES.

Nouvelle-Ecosse—

Hôpital de la marine à Louisbourg	$ 39 84	
" à Sydney	72 44	
" à Yarmouth	101 76	
" à Pointe-Tupper	72 50	
		$286 54

Nouveau-Brunswick—

Hôpital de la marine à Douglastown	42 30

Colombie-Britannique—

Hôpital de la marine à Victoria	66 42
Dépenses totales	$395 16

DONS DE LA SOCIÉTÉ DES MARINS.

Montreal Sailors' Institute	$ 200 00
Montreal Catholic Sailors' Club	200 00
St. John, N.-B., Mission Society	200 00
Victoria, C.-B., Seamen's Institute	200 00
Vancouver-Strathcona Institute	200 00
Total	$1,000 00

ÉCLAIRAGE.

Colombie-Britannique—

Hôpital de la marine à Victoria	$76 25

Nouvelle-Ecosse—		
Advocate, port	$ 7 25	
Rivière-aux-Pommes	5 00	
Barton	1 75	
Chester	7 50	
Halifax	47 50	
Louisbourg	1 95	
Lunenbourg	2 30	
Port-Dufferin	3 30	
Shelburne	4 00	
Springhill	3 10	
Weymouth	10 85	
		$ 94 40
Nouveau-Brunswick—		
Campbellton	$ 9 15	
Moncton	2 25	
Shédiac	4 90	
		$ 16 30
Québec—		
Hôpital Alexandria, Montréal	$ 15 00	
Hôpital Notre-Dame, Montréal	24 00	
Hôpital général, Montréal	74 00	
Rimouski	8 00	
		$ 121 00
Frais de voyage du médecin		439 60
Total des frais de transport		$ 671 30

GARDES-MALADES.

Clementsport	$20 00	
Louisbourg	71 00	
		$ 91 00
Colombie-Britannique—		
Beaver, port		22 28
Ile-du-Prince-Edouard—		
Souris		8 57
Dépenses totales pour gardes-malades		$ 121 85

FRAIS FUNÉRAIRES.

Nouvelle-Ecosse—		
Canning	$10 00	
Halifax	16 00	
Pointe-Tupper	19 75	
Shelburne	10 00	
		$ 60 75
Nouveau-Brunswick—		
Moncton	$25 00	
Saint-Jean	10 00	
		36 00
Total		$ 96 75

FOURNITURES, LITERIE, ETC.

Nouvelle-Ecosse—		
Louisbourg	$ 153 41	
Lunenbourg	29 10	
Sydney	40 54	
Yarmouth	144 63	
		$ 337 68
Nouveau-Brunswick—		
Campbellton	$ 2 50	
Douglastown	112 16	
		114 66
Ile-du-Prince-Edouard—		
Vernon-River		11 04
Colombie-Anglaise—		
Hôpital de marine à Victoria		50 74
Total		$ 514 12

HONORAIRES DES MÉDECINS.

Nouvelle-Ecosse—		
Louisbourg	$50 00	
Pictou	15 00	
		$ 65 00
Colombie-Anglaise—		
Hôpital de la marine à Victoria		25 00
Total		$ 90 00

DIVERS.

Papeterie et impressions	$277 91
Messageries et fret	2 48
Total	$280 39

NOMBRE DE PIÈCES JUSTIFICATIVES POUR CHAQUE PROVINCE.

Nouvelle-Ecosse	625
Nouveau-Brunswick	134
Ile-du-Prince-Edouard	79
Colombie-Anglaise	120
Québec	89
Compte général	21

TABLEAU synoptique donnant les maladies soignées chez les marins pendant l'année 1910-11.

Maladies générales, 809.

Rougeole	17
Fièvre scarlatine	5
Influenza	110
Oreillons	3
Dypthérie	2
Fièvre entérique	45
Cholérine	7
Dyssentrie	36
Maladie du sommeil	1
Fièvre paludéenne	42
Erysipèle	18
Septicémie	66
Tyaemie	2
Tétanos	2
Tuberculose	35
Syphilis	51
Blennorrhée	104
Gale	17
Tenia	2
Alcoolisme	7
Rhumatisme	176
Goutte	1
Anémie	12
Mellite diabétique	7
Déformation congénitales	2
Débilité	21
Excroissances anodines	4
Tumeurs malignes	6
Empoisonnement par des corps étrangers	3
Suites d'excès de chaleur	1
Cyste	2
Complications, corps étrangers	2

Maladies locales, 1,875.

1. Maladies du système nerveux, 87

Névrite	8
Névrite multiple	6

2. De la colonne vertébrale et des membranes—

Inflammation	2
Dégénérescence, colonne latérale	1
Ataxie locomotrice	3

3. Du cerveau et des membranes—

Hémorrhagie	1
Méningite	3

4. Maladies fonctionnelles du système nerveux et autres—

Apoplexie	2
Paralysie	6

TABLEAU synoptique donnant les maladies soignées chez les marins pendant l'année 1910-11—*Suite.*

Maladies fonctionnelles du système nerveux et autres—*Suite.*

Epilepsie	6
Spasmes	1
Vertige	4
Mal de tête	3
Neurasthénie	4
Névralgie	35
Hystérie	2

Maladies des yeux, 64.

Conjonctivite	30
Xératite	3
Ulcère de la cornée	3
Iritis	11
Blepharite	3
Abcès de la paupière	2
Abcès de la glande lacrymale	2
Ecchymose de la paupière	6
Névrite optique	1
Amblyopie	1
Strabisme	2

Maladies des oreilles, 51.

Inflammation du lobe externe	2
Cérumen	1
Inflammation de l'oreille moyenne	46
Abcès axilaire	2

Maladies du nez, 8.

Inflammation de la cloison	1
Nécrose de la cloison	1
Inflammation des sinus	1
Inflammation du naso-pharynx	5

Maladies du système circulatoire, 58.

Péricardite	12
Endocardite	9
Maladies des valvules	13
Anévrisme	1
Angine de poitrine	3
Syncope	1
Artérite	4
Aneurisme des artères	5
Thrombose	2
Phlébite	2
Varices	6

TABLEAU synoptique donnant les maladies soignées chez les marins pendant l'année 1910-11—*Suite.*

Maladies du système respiratoire, 428.

Laryngite	32
Bronchite	227
Asthme spasmodique	29
Congestion des poumons	5
Hémorrhagie des poumons	5
Pneumonie	42
Bronchite-pneumonique	6
Abcès des poumons	4
Phtisie	32
Pleurésie	44
Oedème pulmonaire	2

Maladie du système digestif, 576.

Inflammation des lèvres	2
Inflammation de la bouche	3
Abcès à la mâchoire	12
Mal de dents	42
Nécrose alvéolaire	7
Mal de gorge	10
Inflamamtion des émygdales	46
Abcès post pharyngien	3
Inflammation de l'estomac	61
Ulcère de l'estomac	8
Hémorrhagie de l'estomac	2
Indigestion	68
Gastralgie	2
Aneroxie	2
Inflammation des intestins	19
Typhlitie	6
Colite	11
Typhlite	6
Duodenite	1
Obstruction intestinale	5
Constipation	22
Diarrhée	55
Fistule de l'anus	6
Prolapsus du rectum	1
Ulcère du rectum	2
Hémorrhoïdes	28
Inflammation du foie	17
Jaunisse	8
Cancer du foie	2
Calculs	2
Coliques biliaires	2
Hernie	32
Inflammation des conduits biliaires	7
Péritonite	3
Dyspepsie	53
Hydropisie	2

TABLEAU synoptique donnant les maladies soignées chez les marins pendant l'année 1910-11—*Suite.*

Maladies du système lymphatique, 44.	
Adenite	41
Goître	3
Maladies du système urinaire, 82.	
Néphrite	20
Mal de Bright	18
Calcul des reins	2
Abcès périnéphritique	1
Calcul de l'urètre	1
Hématurie	1
Albuminurie	2
Lithure	1
Phosphaturie	1
Pyelite	3
Cystite	32
Maladies du système génito-urinaire, 121.	
Urèthre	15
Rétrécissement	16
Inflammation de la prostate	5
Phimosis	4
Paraphimosis	2
Inflammation des glandes	6
Chancres mous	20
Orchite	31
Inflammation du cordon spermatique	7
Varicocèle	10
Epididymites	4
Spermatorrhée	1
Maladies des organes de la locomotion, 101.	
Inflammation des os—	
Ostéite	3
Périostite	4
Carie	2
Inflammation des articulations	9
Dislocation de la cheville	1
Dislocation de la colonne vertébrale	1
Nécroses	5
Myologie—	
Lumbago	57
Sciatique	15
Inflammation synoviales	4
Maladies des tissus, 83.	
Cellulite	21
Abcès	58
Gangrène	3
Oedème	1

TABLEAU synoptique donnant les maladies soignées chez les marins pendant l'année 1910-11—*Suite.*

Maladies de la peau, 171.

Erythème	6
Pityriasis	1
Urticaire	5
Eczéma	40
Impetigo	5
Prurigo	1
Psoriasis	2
Herpès	5
Dermatite	1
Acné	1
Séborrhée	1
Engelures	2
Ulcères	29
Furoncles	39
Anthrax	21
Panaris	1
Prurit	2
Porrigo	1
Plaies par la gelée	8

Blessures, 550.

Blessures générales, 34.

Brûlures sèches ou liquides	30
Blessures multiples	2
Coups	2

Blessures locales, 516.

Rupture des muscles	2
Blessures des muscles	15
Foulure du coude	1
Traumatisme du cerveau	2
Contusion de la paupière	10
Blessure de la paupière	5
Blessure au cou	15
Blessure à la poitrine	24
Contusion de la poitrine	31
Côtes brisées	21
Foulure dorsale	7
Blessures au dos	2
Contusion à l'abdomen	4
Contusion aux extrémités supérieures	27
Foulure de l'épaule	5
Foulure du coude	1
Foulures des poignets	15
Foulures de la main	2
Blessures des extrémités supérieures	37
Fracture de la clavicule	6
Fracture de l'humérus	20
Fracture du radius	10

TABLEAU synoptique donnant les maladies soignées chez les marins pendant l'année 1910-11—*Fin.*

Mesures locales—*Suite.*

Fracture du cubitus	1
Fracture du radius et du cubitus	5
Fracture des os du doigt	12
Dislocations de l'épaule	7
Dislocations des phalanges et du pouce	9
Contusions des extrémités inférieures	75
Foulures de la hanche	7
Foulures du genou	5
Foulures de la cheville	38
Foulures du pied	12
Fracture du fémur	1
Fractures du tibia	10
Fractures du péronée	5
Fractures du tibia et du péronée	2
Fracture de la colonne vertébrale	1
Fractures du pelvis	2
Fractures du vomer	2
Fractures de la mâchoire inférieure	2
Fractures de la rotule	10
Fractures des os du pied	11
Maladies simulées	18

Rapports incomplets, 10

Nombre total des marins soignés, 3,234.

APPENDICE N° 10.

EXAMENS POUR LA DELIVRANCE DES BREVETS A ACCORDER A DES CAPITAINES OU A DES SECONDS.

OTTAWA, le 11 mai 1911.

A. JOHNSTON,
Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel concernant les examens subis au Canada par les candidats désireux d'obtenir des brevets de capitaines ou de seconds.

Il y a 13 bureaux où l'on fait passer les dits examens, mais comme le bureau de Windsor est actuellement fermé parce que dernièrement le capitaine MacGregor, de ce bureau, a résigné ses fonctions d'examinateur, il reste les bureaux suivants: Victoria, C.-A., examinateur, capitaine Gaudin; Vancouver, C.-A., examinateur, capitaine Eddie; Yarmouth, N.-E., capitaine Murphy; Lunenburg, N.-E., capitaine Wolff ; Sydney-Nord, N.-E., capitaine Sutherland ; Charlottetown, I.-P.-E., capitaine Cameron ; Halifax, N.-E., capitaine Lugar. Dans ce dernier port on fait subir des examens pour l'obtention de toutes les sortes de brevets, c'est-à-dire pour ceux de capitaines au long cours, de patrons au cabotage ou autres emplois nécessitant un brevet. Nelson, C.-A., capitaine Allet; Edmonton, Alberta, capitaine Grant; Selkirk, Manitoba, capitaine Thordarsen; Collingwood, Ont., capitaine Coles; Toronto, Ont., capitaine Moler ; Windsor, (bureau actuellement fermé); capitaine MacGregor ; Montréal, capitaine Riley. Dans ce bureau on ne fait passer des examens que pour des brevets locaux. Sur 464 candidats examinés 364 ont été reçus, et 100 ont échoué, cependant que 8 candidats se sont présentés pour subir le très nécessaire examen de la vue. Au total les résultats sont dans leur ensemble quelque peu en augmentation sur ceux de l'année dernière.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

H. St. G. LINDSAY,
Examinateur en chef.

APPENDICE N° 11.

ECOLES DE MARINE.

OTTAWA, le 11 mai 1911.

M. ALEXANDRE JOHNSTON,
Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel sur l'action de présence des personnes qui ont assisté au cours donnés dans les écoles de marine qui ont été établies dans certains port du Canada et qui sont sous le contrôle du ministère de la Marine et des Pêcheries. Il y a eu 7 écoles où des cours ont été faits pendant l'hiver. Les présences se sont élevées à 2,685 non compris les cours qui ont été faits par feu le capitaine Toye, chargé du cours par le ministère à Montréal, Québec, Trois-Rivières et Sorel. On n'a pu avoir des détails complets au sujet de ces cours étant donnée la mort soudaine du capitaine Toye, mais il est dit que pendant les trois mois durant lesquels il fit des cours, la présence y fut satisfaisante, sauf à Montréal où l'on a pas profité de ce genre d'enseignement.

Le nombre des présences est quelque peu en augmentation sur celui consigné l'année dernière. Toutefois, dans l'ensemble, je crois qu'il y a lieu d'être peu satisfait du résultat obtenu. La seule école où la présence des intéressés ait été satisfaisante a été celle de Vancouver où les marins et autres semblent se rendre compte de l'avantage que l'école de marine offre à leur profession.

Le tableau donné ci-après signale le nombre des cours qui ont été faits et le maximum et la moyenne des présences pour chaque école.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. St. G. LINDSAY,
Examinateur en chef et surintendant des écoles de marine.

Ecoles.	Cours: leçons.	Minimum.	Maximum	Moyenne.	Total.
Halifax, N.-E.	32	2	24	7·8	249
Yarmouth, N.-E.	30	6	12	8·7	260
Collingwood, Ont.	29	5	16	10·2	296
Midland, Ont.	13	....	....	·9	120
Victoria, C.-A.	35	9	28	18·4	645
Sydney-Nord, N.-E.	32	3	9	5·7	182
Vancouver, C.-B.	34	16	38	24·5	933
Totaux	205	41	127	84·3	2,685

APPENDICE N° 12.

RAPPORT DU PRESIDENT DE LA COMMISSION D'INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR.

BUREAU DU PRÉSIDENT,
OTTAWA, juin 1911.

M. le Sous-Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR LE SOUS-MINISTRE,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du service d'inspection des bateaux à vapeur pour l'exercice clos le 31 mars 1911.

Ce rapport couvre les opérations du service pendant la période mentionnée, donne les noms et le nombre des bateaux inspectés dans les différentes divisions, et des bateaux affectés au service des voyageurs dans les eaux canadiennes mais immatriculés ailleurs qu'au Canada, ainsi que le montant des droits perçus pour examens de mécaniciens, avec les noms des candidats et la classe de leurs brevets.

En outre des bateaux à vapeur proprement dits, les grues et appareils de levage employés pour le chargement et le déchargement des navires, à Halifax 237, à Saint-Jean 191 et à Montréal 888, ont aussi été inspectés.

NOMBRE de bateaux à vapeur figurant sur les rapports des inspecteurs comme enregistrés au Canada pour l'exercice expiré le 31 mars 1911, et nombre des bateaux inspectés mais non enregistrés en Canada à la même date.

Divisions.	Nombre des bateaux à vapeur enregistrés en Canada.	Tonnage brut des bateaux à vapeur enregistrés en Canada.	Nombre des bateaux à vapeur inspectés mais non enregistrés en Canada.	Tonnage brut des bateaux à vapeur inspectés mais non enregistrés en Canada.
Toronto	377	115,586	55	70,777
Collingwood	166	66,876	8	12,409
Kingston	184	34,396	14	6,988
Montréal	226	25,429	2	2,384
Sorel	106	39,674	....	....
Québec	121	27,759	3	3,715
Nouvelle-Ecosse	183	41,476	22	40,777
Nouv.-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	151	29,405	7	14,258
Vancouver et Yukon	215	29,717	9	9,585
Victoria, C.-A	151	60,151	32	42,068
Manitoba et Provinces du Nord-Ouest	188	15,952	7	10,869
Totaux	2,069	486,421	159	213,830

NOMBRE et tonnage brut des bateaux à vapeur enregistrés au Canada, qui ont subi l'inspection, et montant des droits perçus de ce chef durant l'exercice clos le 31 mars 1911.

Divisions.	Nombre des bateaux à vapeur enregistrés en Canada, inspectés.	Tonnage brut des bateaux à vapeur enregistrés en Canada, inspectés.	Montant des droits perçus pour l'inspection des bateaux à vapeur.
			$ c.
Toronto	330	113,383	138 40
Collingwood	137	65,121	45 68
Kingston	172	33,648	....
Montréal	200	23,481	30 40
Sorel	99	36,497	....
Québec	117	26,951	297 20
Nouvelle-Ecosse	160	39,287	2,732 40
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	135	27,754	....
Vancouver, C.-A	188	28,689	501 60
Victoria et Yukon	146	58,505	679 52
Manitoba et Provinces du Nord-Ouest	128	13,483	....
Brevets de mécaniciens	....	....	1,501 50
Totaux	1,812	466,799	3,944 70

ASSEMBLÉES DU BUREAU.

Etant donnée l'augmentation des inspections qui s'imposent dans les eaux de la Colombie-Anglaise, il a été nécessaire de nommer un nouvel inspecteur des machines et des chaudières marines au port de Vancouver, C.-A. Pour faire cette nomination, et afin d'examiner les candidats, on a convoqué une assemblée du bureau d'inspection des bateaux à vapeur. M. Alfred E. Hopper ayant passé convenablement l'examen nécessaire fut nommé au poste d'inspecteur des bateaux à vapeur en vertu de l'arrêté ministériel pris en Conseil à la date du 14 octobre 1910.

Le 18 janvier 1911, dans le bureau du président du service d'inspection des bateaux à vapeur, à Ottawa, on a convoqué une autre assemblée du bureau d'inspection afin de considérer un différend survenu au sujet d'une chaudière construite pour le vapeur *Champion,* et afin de déterminer la pression de travail que pourrait supporter cette chaudière. Or, comme cette chaudière, de par sa forme, avait une partie externe de son corps exposée à l'action directe du feu, le bureau d'inspection décida qu'elle ne pouvait être classée parmi les chaudières qui tombent sous le coup de la partie I des règlements et de plus que toute chaudière d'un type quelconque, dont une partie non protégée est soumise à l'action directe du feu, doit être construite de façon à ce que l'épaisseur des plaques de tôle de la dite partie non protégée ne dépasse pas ½ pouce.

POURSUITES ET CONDAMNATIONS RÉSULTANT DE LA VIOLATION DE LA PARTIE VII DE LA LOI DE LA MARINE MARCHANDE DU CANADA CONCERNANT L'INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR.

Le 18 août 1910, l'inspecteur des bateaux à vapeur dressa procès-verbal à l'armateur du vapeur *Niska* de Toronto parce qu'il persistait à transporter des passagers en violation de la loi. Des instructions furent données afin de poursuivre légalement cet armateur contre qui on relevait trois chefs d'accusation. Le premier pour transport de passagers sans licence, le deuxième, pour avoir mis en service un bâtiment avant que le certificat administratif l'y autorisant ait été accordé, et le troisième, parce qu'il employait un mécanicien non breveté. Sur le premier chef d'accusation,

l'armateur en question fut condamné à $100 d'amende et à $50 sur chacun des autres chefs, au total $200 d'amendes, qui furent payées par un chèque reçu au département le 20 octobre 1910.

ACCIDENTS.

Ci-après nous résumons les accidents qui nous ont été signalés des différentes divisions durant l'exercice clos le 31 mars 1911.

Division de Toronto.

Le 17 mai 1910, l'arbre coudé du vapeur *Midland Prince* se brisa pendant que ce bâtiment se trouvait dans la baie Saginaw. Il dut en conséquence se servir de ses machines comme si c'était une compound pour atteindre Détroit, Mich., où l'on remplaça l'arbre coudé.

Le 14 septembre 1910, pendant qu'il se trouvait en face des Main-Ducks, lac Ontario, le vapeur *Kingston* brisa son arbre de tribord et retourna à Kingston en se servant d'une seule roue à aubes et de là il fut remorqué jusqu'à Toronto où, pendant l'hiver, l'on remplaça son arbre brisé.

Le 15 septembre 1910, les yachts à vapeur *Tokolo* et *Osso* furent totalement détruits par le feu à Beaumaris Muskoka. L'incendie s'étant déclaré dans un abri à chaloupe sur le quai auquel étaient amarrés ces deux vapeurs, les flammes les gagnèrent avant qu'on ait pu les secourir.

Le 16 septembre 1910. le remorqueur *Pilote* fut totalement détruit par le feu dans la baie Blackstone, près de Parry-Sound, Origine du feu inconnue.

Le 25 novembre 1910, le remorqueur *W. C. Francis* fut complètement détruit par le feu à Port-Rondeau, lac Erié. Origine du feu inconnue.

Le 26 novembre 1910, le vapeur *Alaska* fut complètement détruit par le feu à Port-Tobermaury. Origine du feu inconnue.

Le 6 décembre, le vapeur *Dumoulin* s'échoua sur l'Ile-Royale, lac Supérieur. Il a été renfloué et ramené à Port-Arthur où on le répare.

Le 10 décembre 1908, le remorqueur *Jean* fut brûlé jusqu'à la ligne de flottaison alors qu'il était à Amherstburgh pour passer l'hiver. Origine du feu inconnue.

Le 26 mars 1910, le vapeur *Cataracte* fut partiellement détruit par le feu alors qu'il se trouvait à Brockville, Ont., où on l'armait pour la prochaine saison de navigation. Origine du feu inconnue.

Division de Collingwood.

25 avril1910.—Le remorqueur *Kate* du Sault-Sainte-Marie fut entièrement détruit par le feu à l'extrémité nord du canal du Sault-Sainte-Marie, Ont. Origine du feu inconnue. Pas d'accidents de personnes.

6 novembre.—Le vapeur *Wasaga,* de Collingwood, fut totalement détruit par le feu pendant qu'il était en relâche et à l'ancre à Port-Copper, Mich. Origine du feu inconnue. Pas d'accidents de personne.

25 novembre 1910.—Le remorqueur *Saucy Jim,* de Collingwood, fut totalement détruit par le feu pendant qu'il était à l'ancre sur la côte de l'île Christian. Origine du feu inconnue. Pas d'accidents de personnes.

30 novembre.—Le vapeur *Athabasca,* de Montréal, qui naviguait vers l'ouest entra en collision à 3.40 heures du matin avec le remorqueur *General,* des Etats-Unis, alors que ces deux bâtiments se trouvaient près de l'île Lime, rivière Sault-Sainte-Marie. Au cours de cet accident le remorqueur sombra et trois hommes de son équipage se noyèrent. Quant au vapeur *Athabaska,* il ne subit apparemment aucune avarie.

Division de Kingston.

11 avril 1910.—Le vapeur *D. D. Calvin,* de Kingston, fut détruit par le feu alors qu'il était immobilisé à son poste d'hivernage. Pas d'accidents de personnes. Depuis on a retiré les machines qui se trouvaient à bord de ce navire.

11 août 1910.—Le vapeur *America,* de Kingston, brisa le couvercle de son cylindre de basse pression pendant qu'il se rendait aux Milles-Iles. Pas d'accidents de personnes.

12 novembre 1910.—A 12.30 heures du matin, le vapeur *Belleville,* de Montréal, s'échoua en face de Grafton pendant qu'il se rendait de Montréal à Hamilton. Au cours de cet accident, le *Belleville* fit un grand trou dans la partie inférieure de sa coque du côté de tribord. Pas d'accidents de personnes. Ce navire fut placé sur cale sèche à Kingston où il fut réparé et mis en état de pouvoir continuer à naviguer.

Division de Montréal.

17 octobre 1910.—Le 17 octobre 1910, le vapeur *G. H. Otter,* d'Ottawa, de 14 tonneaux brut de jauge fut complètement détruit par le feu pendant qu'il était amarré au quai de Lachine. Origine du feu inconnue. Pas d'accidents de personnes.

Division de Québec.

Pas de rapport d'accidents.

Division de la Nouvelle-Ecosse.

Le 24 mars 1911, à 4.40 heures du matin, le vapeur *Bruce,* de Saint-Jean, Terreneuve, qui transportait des passagers en eau canadienne ainsi qu'autorisé par un certificat émis par les inspecteurs canadiens s'échoua au Cap-Breton, N.-E., et sa perte fut totale. Un des hommes de l'équipage se noya pendant que l'on mettait à l'eau les embarcations de sauvetage. Le département fit faire une enquête préliminaire pour déterminer la cause de cet accident, et il fut prouvé à cette enquête qu'il résultait d'une erreur de jugement commise par le capitaine du bâtiment perdu.

Division du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard.

26 juillet 1910.—Le vapeur *Aurora,* de Lunenburg, alors qu'il se rendait de Saint-Jean à Grand-Manan, N.-B., brisa la tige du piston de son cylindre de basse pression, ce qui par contre-coup fit sauter le couvercle du dit cylindre. L'*Aurara* regagna Saint-Jean avec un seul cylindre et c'est là qu'il fut réparé.

4 octobre 1910.—Pendant qu'il remorquait un chaland de la Pointe-aux-Sables, le remorqueur *Help,* de Liverpool, N.-E., brisa la machinerie de son gouvernail et se trouva désemparé alors qu'il suivait le chenal entre le brise-lames et l'Ile-aux-Perdrix. Au moment de l'accident le vent était violent et la houle très forte, ce qui fit que le *Help* s'échoua sur le côté extérieur du brise-lames et fut complètement perdu. Pas d'accidents de personnes.

14 janvier 1911.—Le bac à vapeur *E. Ross,* de Saint-Jean, N.-B., qui navigue entre Indiantown et Pleasant-Point brisa son palier de butée que l'on s'empressa de réparer; le 17 il brisa son arbre d'arrière que l'on dut aussi réparer. Ces accidents furent causés par des coups portés par l'appareil de propulsion sur du bois de dérive.

Provinces du Manitoba et du Nord-Ouest.

23 juin 1910.—Le vapeur *Majestic,* de Winnipeg, jaugeant 135 tonneaux bruts fut totalement détruit par le feu pendant qu'il était amarré à son quai de la Pointe-Gash, Lac-à-la-Pluie. L'incendie se déclara vers minuit à l'extrémité postérieure de la chaudière. Origine du feu inexplicable. Pas d'accidents de personnes.

22 septembre 1910.—Le vapeur *Kaministiquia,* de Port-Arthur, jaugeant 106 tonneaux bruts fut totalement détruit par le feu pendant la nuit pendant qu'il était à son quai dans le port. Origine du feu inconnue. Pas d'accidents de personnes.

Division de la Colombie-Anglaise et du Yukon.

27 mai 1910.—Le vapeur *Kaslo,* de Victoria, jaugeant 765 tonneaux bruts, fut jeté sur des pilotis immergés et reçut de graves avaries alors que par un fort coup de vent il essayait d'atterrir à Ainsworth en se rendant de Nelson à Kaslo. Par la suite, ce vapeur fut tiré de sa position fâcheuse et mis sur cale. On n'a pas encore décidé si le Kaslo serait ou non réparé. Pas d'accidents de personnes.

15 juillet 1910.—Le vapeur *Charlotte,* de Victoria, jaugeant 317 tonneaux bruts a été jeté par un fort courant sur des roches après avoir quitté Fort-George, rivière Fraser supérieure. Ce bâtiment fut au cours de cet accident considérablement déchiré sur le côté babord de sa coque. Par la suite on dut l'échouer et retirer sa machine et sa chaudière. La coque a été abandonnée. Pas d'accidents de personnes.

5 août 1910.—Le vapeur *Princess May,* de Vancouver, jaugeant 1,717 tonneaux bruts, frappa une roche à l'extrémité nord de l'île Sentinelle, chenal Lynn, Alaska, à 1.55 heure du matin alors qu'il se rendait de Skagway à Victoria. Le 10 septembre, le courrier et les bagages se trouvant à bord de ce navire furent débarqués sans encombre et expédiés à destination pendant que le navire restait immobilisé. Peu après, il fut retiré de sa position fâcheuse, remorqué jusqu'à Victoria et mis sur cale pour y subir des réparations très considérables résultant de ses avaries. Ce navire sera remis en état de prendre la mer.

Le 28 septembre 1910, le vapeur *Albion,* de Victoria, jaugeant 88 tonneaux bruts s'échoua au large de Boulder-Reef, détroit de Malaspina, alors qu'il se rendait à Sechelt-Inlet. Le 2 octobre par gros vent ce naveire fut mis en pièces. On a sauvé sa machine et sa chaudière.

Le 25 septembre 1910, le vapeur *Fern* fut totalement détruit pas le feu pendant que tout son équipage étant à terre il se trouvait à l'ancre à la hauteur de la Pointe-Tongue, baie du Nord-Ouest.

Le 8 septembre 1910, le remorqueur *Fraser,* de Vancouver, prit feu pendant qu'il descendait la rivière Fraser. Perte totale de la coque. On a sauvé la machinerie et la chaudière. Pas de pertes de vies.

Le 17 septembre 1910, le vapeur *Belcarra,* de Vancouver, jaugeant 253 tonneaux bruts s'échoua sur des rochers du chenal Agamemnon pendant qu'il se rendait de Vanceuver à Ladysmith. Sa poupe se trouvait hors de l'eau au moment de l'accident, mais elle glissa au jusant et le navire disparut en eau profonde où il fut complètement perdu. Pas d'accidents de personnes.

Le 24 mars 1911, le vapeur *Schelt,* de Vancouver, jaugeant 105 tonneaux bruts, sombra par un fort coup de vent à 5 heures du soir, alors qu'il se rendait de Victoria à Sooke sur la côte ouest. Tout le monde à bord fut noyé, savoir 9 passagers et six hommes d'équipage. Le ministère de la Marine a autorisé une enquête afin d'obtenir tous les détails possibles sur ce sinistre maritime.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. ADAMS,

Président du Bureau d'inspection des bateaux à vapeur.

APPENDICE N° 13.

RAPPORT DU SURINTENDANT DU PILOTAGE POUR TOUT LE CANADA.

OTTAWA, le 18 mai 1911.

M. ALEXANDRE JOHNSTON,
Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de la corporation du pilotage de Montréal et de Québec. Quant aux autres rapports ayant trait aux autres administrations de pilotage, que j'ai l'honneur d'administrer, on voudra bien les trouver dans le supplément n° 1 du rapport annuel.

Ces administrations du pilotage sont les suivantes:—

Administration du pilotage de Vancouver, C.-A.
" de New-Westminster, C.-A.
" de Nanaïmo.
" de Victoria et Esquimalt, C.-A.
" de St-Jean, N.-B.
" de Shédiac, N.-B.
" de Miramichi, N.-B.
" de Richibouctou, N.-B.
" d'Halifax, N.-E.
" de Northport-Tidnish, N.-E.
" de Restigouche, N.-E.
" de Pugwash, N.-E.
" de Pictou, N.-E.
" de Ste-Anne, N.-E.
" de Sydney, N.-E.
" de Parrsboro, N.-E.
" de Louisbourg, N.-E.
" de Boutouche, N.-E.

Un relevé détaillé de la gestion des administrations de pilotage de Montréal et de Québec ainsi que de leurs recettes se trouve annexé au présent rapport.

Comme par le passé j'ai présidé les examens des pilotes relevant des administrations de pilotage de Québec et de Montréal et je suis heureux de dire que dans aucun cas, la vue n'a fait défaut à aucun des pilotes ayant subi l'examen. Comme par le passé, les aptitudes visuelles des candidats ont été déterminées d'après la méthode Holgrem.

A Québec, le Dr Pagé, et à Montréal le Dr Duhamel furent chargés de l'examen de la vue de chaque candidat.

A Québec on a examiné 7 apprentis pilotes dont 5 furent reçus à l'examen et inscrits sur le rôle de pilotage.

A Montréal on a examiné 5 apprentis pilotes dont 5 furent acceptés et inscrits sur le rôle de pilotage. L'un des apprentis ayant terminé sa période d'instruction et se trouvant en tête de liste a été promu pilote.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
L. A. DEMERS,
Surintendant général du pilotage.

RAPPORT, CORPORATION DES PILOTES DU PORT DE QUÉBEC ET EN AMONT, 1910.

Nombre de pilotes		50
	Entrée.	Sortie.
Nombre de voyages à Montréal	825	776
Nombre de voyages aux points intermédiaires	57	57
Nombre total de voyages	882	833
Recettes totales, destination Montréal		$78,370 88
Recettes totales, ports intermédiaires		3,497 95
Total général		$81,868 83
Recettes totales des pilotes de Tour de rôle		11,526 46
Nombre de voyages faits durant l'année par des pilotins choisis pour accompagner des pilotes lamaneurs sur des vapeurs océaniques		372
Nombre de pilotins pour le port de Québec et en amont		24
Pensionnaires et montant total payé aux veuves—		
Pensionnaires		34
Montant total payé		$1,771 29

Nombre de navires signalés au bureau, tonnage, équipages et nombre des passagers à destination de l'intérieur, 1910:—

Navires océaniques	719
Vapeurs des lacs	310
Goélettes	34
Chalands, remorqueurs et yachts à vapeur	12
Total	1,075
Tonnage total de ces navires	2,562,876
Nombre d'hommes, équipage et capitaines	60,891
Nombre de passagers à destination de l'intérieur	78,405

De 1906 à 1910—

11 pilotes furent mis à la retraite ayant atteint la limite d'âge.
1 a été révoqué.
1 a démissionné.

L. A. DEMERS,
Surintendant général du pilotage.

OTTAWA, le 31 mars 1911.

RAPPORT, CORPORATION DES PILOTES POUR LE PORT DE QUÉBEC ET EN AVAL, 1910.

Pilotages faits	1,841
Relevé du fonds—	
Argent prêté	$ 92,800 00
Montant à la caisse d'épargne	8,600 00
Argent disponible	62 54
Arrérages	30 00
	101,432 54

Pilotes lamaneurs pour le port de Québec et en aval, 1910—

Nombre de pilotes en service actif	84
Pilotage faits	1,841
Pilotes à retraiter	6
Nombre de pilotins	14

Dans le supplément n° 1 du rapport "Commissaires des ports" on trouvera un état des sommes payées et reçues en 1910 par la corporation des pilotes de Québec en rapport avec le fonds des pilotes invalides.

Recettes de pilotage provenant de 762 navires britanniques	$125,062 28
Recettes de pilotage provenant de 47 navires étrangers	5,165 86
Montant total des recettes	130,228 14
Dépenses totales, y compris 7 pour 100 versés au fonds de retraite des pilotes	23,224 19
Balance	$107,003 95
Ce qui a donné à chaque pilotage	$ 1,325 00

L. A. DEMERS,
Surintendant général du pilotage.

OTTAWA, le 31 mars 1911.

APPENDICE N° 14.

RAPPORT DU COMMISSAIRE DES NAUFRAGES.

OTTAWA, le 18 mai 1911.

M. ALEXANDER JOHNSTON,
Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre une liste des naufrages, sinistres et accidents maritimes survenus dans les eaux canadiennes durant l'exercice 1910-11.

Chacun de ces cas a donné lieu à une décision administrative intervenue à la suite d'une enquête préliminaire ou d'une enquête complète. Il y a cependant exception pour les cas suivants:—

Vapeurs *Princess May, Belcarra* et *St. Denis,* qui se perdirent sur les côtes de la Colombie-Anglaise, et vapeur *John Irwin,* goélettes *Midnight* et *Lila D. Young,* et enfin vapeur *Général Wolfe, Ocamo* et *Yarmouth.*

Si les causes du naufrage des susdits bâtiments n'ont pas été complètement éta-établies au cours du dernier exercice, ce fut parce que le départment avait l'intention d'apporter quelques changements aux statuts concernant la façon de conduire les enquêtes des naufrages. Toutefois, actuellement, on s'occupe aussi rapidement que possible des susdits accidents maritimes.

Des enquêtes préliminaires ont été conduites par le capitaine Eddie à Vancouver, le capitaine Lugar à Halifax et le capitaine Riley dans la province de Québec et sur les lacs.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

L. A. DEMERS,
Commissaire des naufrages.

RAPPORT annuel sur les naufrages et accidents maritimes survenus à des navires canadiens, et étrangers, dans les eaux canadiennes, en 1910.

Date de l'accident.	Noms des navires.	Ports d'enregistrement.	Lieu de l'accident.	Enquête.
28 juin......	Aotea	....	Echoué sur la rive sud du St-Laurent à l'endroit dit riv.-à-Claude.	Enquête prél. et enq. par le cap. Demers.
1er juin....	Borghild............	Norvège	A touché le récif Castor, N.-E.	Enquête prél. par le cap. Murphy.
31 mai......	Ben Cruachan	....	Echoué à l'intérieur de Port-Nova, N.-E.	Enquête prél. par le cap. Sutherland, enq. par le cap. Lugar.
18 mai......	Beluga & Zaidée . .	....	Collision dans le port de Sydney.	Enquête prél. et enq. par le cap. Lugar.
17 sept......	Belcarra............	....	Echoué dans le chenal Agamennon, C.-B.	Enquête prél. par le cap. Eddie.
7 fév......	Centreville..........	....	Echoué dans l'Anse-aux-Truites, N.-E.	Enquête prél. et enq. par le cap. Lugar.
30 mai.. ..	Crown of Castille ...	Glasgow.........	A touché entre bouées 91 et 93, chenal St-Laurent.	Enquête prél. et enq. par le cap. Demers.
13 juin......	Cassandra & Advance	....	Infractions aux règlem. de la route.	Enquête prél. et enq. par le cap. Demers.
9 août.....	Creigendora	....	Echoué près de la Pointe sud, Anticosti, golfe St-Laurent.	Enquête prél. et enq. par le cap. Demers.
4 mai......	Ellen................	Norvège	Echoué à l'entrée du port de Sydney.	Enquête prél. et enq. par le cap. Lugar.
10 mai......	Grampian	....	Echoué au Cap-à-la-Roche.	Enquête prél. par le cap. Riley.
6 nov.	General Wolfe......	....	Echoué à Port-Harrington.	Enquête prél. par le cap. Riley.
18 avril.....	Hilford......	....	Echoué près de l'Ile-du-Diable.	Enquête prél. par le cap. Lugar.
19 juin......	Heimdal............	Norvège....	Echoué sur l'Ile-aux-Sables.	Enquête prél. par le cap. Lugar.
3 nov.	Harlaw.............	....	Echoué dans port Sydney	Enq. prél. par cap. Gordon.
18 mai......	Invermore & Beluga.	....	Coll. à l'entrée du port de Sydney.	Enquête prél. et enq. par le cap. Lugar.
26 mai......	Irisbrook..	....	Echoué près de Black Rock-Head, Parsboro, N.-E.	Enquête prél. et enq, par le cap. Lugar.
17 juin.....	John Hanlan & Launch Cecilia.	Toronto..........	Collision, baie de Toronto	Enquête prél. et enq. par le cap. Demers.
16 déc.......	John Irwin.	....	Echoué près de Queensport.	Enquête prél. par le cap. Lugar.
28 mai......	Kaslo......	....	Naufragé sur lac Kootenay.	Enquête prél. par le lieut. Gordon Hallett.
.. juin......	Keystone & Glengarry.	....	Infractions aux règlem. de la route.	Enquête prél. par le cap. Riley.
25 août.... .	Kingdom...........	Nav. des Etats-Unis	Echoué sur l'Ile Mud....	Enquête prél. par le cap. Taylor et enq. par le cap. Lugar.
24 janv.	Lansdown...........	....	Echoué à Public Harbour, N.-E.	Enquête prél. et enq. par le cap. Lugar.
24 mai......	Minto & Rosalind...	Halifax, N.-E.....	Coll., quai nº 2, Peake, Charlottetown, I.P.-E.	Enquête prél. et enq. par le cap. Lugar.
19 mai......	Montezuma.........	....	Echoué, barre St-Augustin, fleuve St-Laurent.	Enquête prél. par le cap. Riley.
28 août....	Manchester Engineer	....	Echoué, Pte S.-E., détroit de Belle-Isle.	Enquête prél. par le cap. Taylor et enq. par le capt. Demers.
23 sept......	Montcalm & Kron Prinz Olaf.	Norvège	Coll. près chenal Patch, fleuve St. Laurent.	Enq. prél. par les cap. Demers et Lugar et enquêt. par le cap. Demers
20 juin.....	Prinz Oskar........	Norvège	Echoué, dét. Belle-Isle, récif Flower-Pot.	Enquête prél. par le cap. Demers.
6 nov......	Prinz Adalbert & Tow of Tug Spray.	....	Coll. avec avaries, prés de Verchères.	Enquête prél. par le cap. Riley.

RAPPORT annuel sur les naufrages et accidents maritimes survenus à des navires canadiens et étrangers, dans les eaux canadiennes, en 1910—*Fin.*

Date de l'accident	Noms des navires.	Port d'enregistrement.	Lieu de l'accident.	Enquête.
5 août....	Princess May........	....	Echoué sur l'île Sentinelle, Alaska.	Enquête prél. par le cap. Eddie.
19 déc.......	Barque Petra..... ..	....	Echoué sur île Pennant, N.-E.	Enquête prél. par le cap. Lugar.
18 déc	Plessis & Queen. ...	....	Coll. au quai Chouinard, Québec.	Enquête prél. par le cap. Riley.
14 fév.......	Quadra...	....	Echoué sur haut-fond, Sydney.	Enquête prél. par T. G. Mitchell.
29 oct.......	Roberval...........	....	Submergé à l'entrée du canal Grenville.	Enquête prél. par le cap. Riley.
11 juill.	Stigstad	....	Echoué au Cap-à-la-Roche.	Enquête prél. par le cap. Riley.
.. oct.. ...	Symra et deux goélettes.	....	Coll. au large des Pilliers en bas de Québec, fleuve St-Laurent.	Enquête prél. par le cap. Riley.
24 sept. ...	St-Denis et Princesse Charlotte.	....	Infractions aux règlem. de la route.	Enquête prél. par le cap. Eddie.
23 juill.	Trym.....	....	Echoué au Cap-à-la-Roche.	Enquête prél. par le cap. Riley.
22 sept.	Trym & Bergeronne.	....	Collision avec avaries-...	Enquête prél. par les cap. Demers et Riley.
.. mai	Westfield.....	....	A frappé un obstacle, voisinage du Cap-Charles.	Enquête prél. par le cap. Riley.
.. mai	Westfield & Sicilian.	....	Collision à la Pointe du moulin-à-vent.	Enquête prél. par le cap. Riley.
28 mai......	Wacousta.......	Glasgow	Echoué sur l'île St-Paul..	Enquête prél. par le cap. Lugar.

APPENDICE N° 15.

RAPPORT SUR LES POSTES DE SAUVETAGE.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant qui a trait aux postes de sauvetage que j'ai inspectés durant la saison 1910-11.

ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Charlottetown, I.-P.-E.—J'ai trouvé en bon état l'abri à chaloupe, la chaloupe et les accessoires. Le patron de la chaloupe et l'équipage de celle-ci étaient bien entraînés.

Il y a peu de probabilité que la chaloupe de ce poste ait à se porter au secours des naufragés dans le voisinage immédiat du poste, mais comme elle peut être transportée par chemin de fer à proximité d'un navire en détresse sur la côte, le poste devrait être maintenu. Il est à noter que l'abri à chaloupe est trop petit et qu'il devrait être agrandi et disposé de façon à ce que la chaloupe étant prête elle puisse être mise sur une charrette qui sortirait par la porte de derrière de l'abri.

Souris, I.-P.-E.—Chaloupe et accessoires en bon état. Patron de chaloupe et équipage très bien entraînés. Le toit du bâtiment du poste est trop bas. Il devrait être exhaussé.

Priest-Pond, I.-P.-E.—Fusée porte-amarres.—Les hommes de ce poste ont exécuté devant moi une très bonne manœuvre, mais ils ne sont que sept, ce qui est insuffisant pour la manœuvre de la fusée porte-amarres, etc.

Iles-de-la-Madeleine.—En compagnie de M. S. C. Campbell, j'ai complètement visité ces lieux.

Ile Pictou.—Chaloupe et abri à chaloupe en excellent état. Très bon patron de chaloupe. Je n'ai pu malheureusement réunir l'équipage de celle-ci.

Scatarie, N.-E.—Abri à chaloupe, chaloupe et accessoires en bon état. Patron et équipage excellents.

Canso, N.-E.—Bâtiment, chaloupe et accessoires en très bon état. Patron de chaloupe et équipage excellents.

Whitehead, N.-E.—On a reçu plusieurs lettres disant que le patron de chaloupe de ce poste était trop vieux et négligent quant aux manœuvres, etc. M. Campbell et moi avons fait une enquête à ce sujet en arrivant à la conclusion que: Les rapports visant la négligence de ces manœuvres sont faux et que bien que M. Hugh Munroe soit âgé, il est encore à même d'occuper le poste de patron de la chaloupe de sauvetage.

Ile-du-Diable.—Chaloupe et accessoires en bon état mais l'abri à chaloupe est sale et mal entretenu. M. Campbell et moi avons visité ce poste par la suite, constatant qu'on y avait apporté des améliorations sensibles. Le patron de la chaloupe est bon marin. Il dispose d'un bon équipage mais apparemment il est quelque peu apathique.

Anse Buncan.—A cet endroit se trouve le poste qui est le mieux entretenu dans les Provinces maritimes. Tout y est dans un ordre parfait. Le patron de la chaloupe et l'équipage sont parfaitement entraînés et leur manœuvre de la chaloupe et du canon Lyle ne laisse rien à désirer.

Anse-aux-Harengs.—Abri à chaloupe, chaloupe et accessoires en bon état. Je n'ai pu réunir l'équipe de sauvetage.

Anse Baker (Yarmouth) N.-E.—Bâtiment du poste très bien tenu. Chaloupe et accessoires en bon état. Patron de chaloupe et équipage excellents.

Grand-Manan (Iles-des-Bois, du large).—On était en train d'établir ce poste lorsque je l'ai visité.

Richibouctou, N.-B.—Abri à chaloupe, chaloupe et accessoires en excellent état. Patron de la chaloupe et équipage excellents.

Crique Banfield, C.-A.—Je me suis rendu d'Alberni à Banfield-Creek dans la chaloupe de sauvetage et je l'ai trouvée excellente sous tous les rapports. Le patron de la chaloupe m'a fait l'effet d'être très au courant de ses devoirs, de bien savoir manœuvrer son embarcation et d'avoir de l'empire sur son équipage. Celui-ci se compose de marins vigoureux et habiles. Quant à l'abri à chaloupe et au bâtiment, ils étaient quand je les vis propres et bien tenus. Toutefois, l'espace disponible est plutôt exigu, étant donné que les hommes de ce poste sont en service toute l'année. C'est pourquoi, si l'on améliorait et agrandissait les bâtiments du poste, les hommes seraient plus satisfaits pendant que leurs services n'en seraient que meilleurs.

Ucluelet, C.-A.—Ce poste n'était pas en service lorsque je l'ai visité mais j'ai pu m'entretenir avec le patron de la chaloupe qui m'a fait l'effet d'être parfaitement à même de remplir ses devoirs. L'abri à chaloupe est situé dans un mauvais endroit. C'est pourquoi, on devrait le transporter dans l'Anse-aux-Français qui semble très bien convenir à un poste de sauvetage. A cet endroit, le terrain appartient à M. Charles Spring, de la baie James, Victoria. Un demi-arpent suffirait pour le poste.

Clayoquot, C.-A.—Cette station aussi n'était pas en service quand j'y passai mais son patron de chaloupe, M. Arnet, voyagea avec moi pendant deux jours le long de la côte vers le sud et vers le nord pour trouver un emplacement convenable au poste. Car il faut dire que l'emplacement actuel convient si peu à un poste de sauvetage que les hommes n'ont pas plutôt amené leurs chaloupes en dehors du port qu'ils se trouvent déjà harassés de fatigue. Une certaine baie dite baie de refuge conviendrait beaucoup mieux à ce poste. Du 29 novembre au 10 décembre j'ai envoyé deux marins expérimentés sur ce point de la côte afin d'étudier l'état de choses local. Je vous ferai parvenir une copie de leurs rapports à ce sujet.

Toronto.—J'ai inspecté le poste de sauvetage de Toronto et ait fait manœuvrer son équipe de sauvetage. Le patron de la chaloupe m'a fait l'effet d'être très habile et d'être au courant de ses devoirs, cependant que son équipage est excellent. Quant à la chaloupe, elle est bonne mais en général l'état de choses constaté à cet endroit laisse à désirer. Le nouvel abri à chaloupe a été construit à l'entrée ouest du port alors que la chaloupe et son équipage se trouvent à 2 ou 3 milles de là à l'entrée du port. A propos de ce poste, j'ai fait des recommandations au département que j'ai appuyées par un mémoire spécial.

Longue-Pointe.—J'ai visité l'abri à chaloupe de cet endroit et en ait été parfaitement satisfait ainsi que du nouvel emplacement où l'on a construit cet abri. Comme l'équipage ne se trouvait pas en service je ne pus le faire manœuvrer.

Port-Stanley.—J'ai visité le poste de sauvetage de Port-Stanley. Le patron de chaloupe était absent mais j'ai fait manœuvrer son équipage à mon entière satisfaction.

Pointe-Pelée.—J'ai visité le poste de la Pointe-Pelée où j'ai pu converser avec le patron de chaloupe recommandé pour ce poste et avec quelques-uns des membres de l'équipe de sauvetage.

Goderich.—J'ai visité Goderich et ai été satisfait du patron de chaloupe et de l'équipage de son poste de sauvetage. Si l'équipement de ce poste ne laissait rien à désirer, on pourrait en attendre les meilleurs services.

Kincardine.—J'ai visité le poste de Kincardine, ai fait manœuvrer son équipage et ai été tout à fait satisfait de son patron de chaloupe et de l'équipage de sauvetage.

Southampton.—J'ai visité l'abri à chaloupe de sauvetage de Southampton mais n'ai pu réunir l'équipage. Accompagné du patron de chaloupe, j'ai inspecté le bâtiment du poste et l'abri à chaloupe. Tout y était en parfaite état.

Collingwood.—J'ai inspecté le poste de sauvetage de Collingwood: J'y ai trouvé un patron de chaloupe et un équipage excellents. La chaloupe et ses accessoires sont en très bon état mais l'abri à chaloupe que l'on a récemment déplacé exige beaucoup de réparations.

Port-Hope.—J'ai vistié le poste de sauvetage de Port-Hope. L'abri à chaloupe, la chaloupe et les accessoires étaient en excellent état, cependant que le patron de la chaloupe et l'équipage m'ont fait l'effet d'être d'excellents marins.

Cobourg.—J'ai visité le poste de sauvetage de Cobourg et y ai tout trouvé en bon ordre.

Consecon.—J'ai visité Consecon, mais n'ai pu réunir l'équipe de sauvetage. Le patron de chaloupe semble posséder les qualités qu'exige son emploi. La chaloupe, l'abri à chaloupe et leurs accessoires étaient très bien entretenus.

Au cours de l'année, on a établi un poste de sauvetage permanent sur la Petite-Ile-des-Bois, Grand-Manan. Ce poste a été pourvu d'une chaloupe automobile à hélices jumelles construite à Sorel ainsi que d'une chaloupe du type Beebe-McLellan se vidant automatiquement. L'équipage se compose du patron de chaloupe et de 5 hommes. On a établi un câble téléphonique de Gannet-Rock à la Petite-Ile-des-Bois et de là à l'Anse-aux-Phoques en passant par la Grande-Ile-desBois.

A l'Ile d'entrée, Iles-de-la-Madeleine, on a établi un poste de sauvetage où l'on dispose d'une chaloupe du type Beebe-McLellan se vidant automatiquement et d'une équipe de sauveteurs volontaires.

Longue-Pointe, lac Erié.—Ce poste a été déplacé et établi à l'extrémité est de la Longue-Pointe. L'équipage reste en permanence en cet endroit du 1er septembre au 31 décembre.

Pointe-Pelée.—On a confié le poste de sauvetage de cet endroit à une équipe permanente de sauvetage qui demeure là du 1er septembre au 15 décembre.

Pour Chéticamp, N.-E., on a construit à Sorel une chaloupe automobile à hélices jumelles.

SERVICES QUE LES CHALOUPES DE SAUVETAGE ONT RENDUS PENDANT L'ANNÉE.

Ile-aux-Bruyères.—10 janvier 1911, le navire *Archer Crowele* fut remorqué et mis en sûreté à l'Ile-aux-Bruyères.

Bateau de Pictou.—La chaloupe de sauvetage a sauvé l'équipage du navire *Aurou*, jeté à la côte sur l'île de Pictou.

Cobourg.—Le 27 novembre 1910, le chaland à vapeur se jeta à la côte à Cobourg. La chaloupe de sauvetage s'est portée à son secours et l'a remorqué en eau profonde alors que soufflait un vent violent et qu'il faisait très froid.

Le 9 décembre la goélette *St-Louis* se trouvait au large de Cobourg par grand coup de vent. La chaloupe de sauvetage se porta à son secours et trouva l'équipage de la goélette épuisé, cependant que le navire faisait beaucoup d'eau. L'équipe de sauvetage a manœvré les pompes toute la nuit et le lendemain matin a ramené la goélette dans le port après avoir coupé ses voiles qui avaient été prises dans les glaces.

10 juillet, Ile-St-Paul.—La goélette *Mary A* ayant drossé à proximité des roches fut secourue par la chaloupe de sauvetage qui la remorqua en eau profonde.

27 avril 1910, Canso.—Le *Niagara* s'étant échoué sur le brisant de basse mer, son équipage de 18 hommes fut sauvé par le poste de sauvetage.

8 septembre, Richibouctou.—Le *J. H. Plummer* s'étant échoué, sur la côte de Richibouctou, son équipage de 4 hommes fut sauvé par le poste de sauvetage.

2 octobre.—Le *Neil Tow* ayant été jeté à la côte, son équipage de 2 hommes fut sauvé par une chaloupe de sauvetage.

HENRY THOMPSON,
Commandant de la M.R., et
Surintendant général du service de sauvetage.

POSTES DE SAUVETAGE entretenus

Numéros.	Postes.	Etabli en	Patron de la chaloupe ou du canot.	Equipe.	Salaire du patron. — Par année.	Solde de l'équipe de sauvetage.
	Nouveau-Brunswick—				$	
1	Petite île Wood	1910	Turner Ingalls	7	60	$35 par mois, 50c. par jour et pension de table.
2	Richibucto	1907	Albert Long	7	75	" " ..
3	Pointe-Escuminac	1908	E. F. Fleiger.	7	75	" " ..
	Nouvelle-Ecosse—					
4	Baker's-Cove	1886	A. Cain	7	75	" " ..
5	Blanche	1889	W. A. B. Smith.	7	75	" " ..
6	Clark's-Harbour	1900	T. N. Nickerson.	7	75	" " ..
7	Canso	....	W. R. Matthews	7	75	" " ..
8	Devil's-Island	1885	B. H. Henneberry.	7	75	" " ..
9	Duncan's-Cove	1886	J. W. Holland	7	75	" " ..
10	Herring-Cove	1885	J. Gorman	7	75	" " ..
11	Ile de Pictou	1889	Alex. Currie	7	75	" " ..
12	Port-Mouton	1889	Walter Cook	7	75	" " ..
13	Scatarie	1885	J. T. Martel	7	75	" " ..
14	Ile-au-phoque	1880	Thos. Symonds	7	250	$100 par année
15	Ile St-Paul	1885	Surt. du poste de sauvages.	3	....	$300 par année chacun
16	White-Head	1890	H. P. Monroe	7	75	$2 par exercice et supplément pour sauvetage de naufragés.
17	Ile de Sable	1885	G. Soderberg.. J. Ritcey	....	250 250	Payés comme personnel de l'île.
	Ile-du-Prince-Edouard—					
18	Priest-Pond	1909	J. J. Ryan	7	75	$2 par exercice et supplément pour sauvetage de naufragés.
19	Charlottetown	1907	....	......	....	" " ..
20	Souris	1907	N. McIntosh	7	75	" " ..
21	Alberton	1907	John Champion.	7	75	" " ..
	Colombie-Anglaise—					
22	Pachena Banfield	1909 1907	W. H. Gillen.	....	40 par m. 75 par m.	$50 pour le mécanicien et $45 pour deux hommes par mois.
23	Ucluelet	1908	A. W. Lyche	6	75 per m	$60 par mois pour les hommes durant la saison et $100 par année lorsque le bateau n'est pas en armement. Volontaires, 50 sous p. heure, quand appelés.
24	Tassiat	1907	W. Kennedy	1	60	Patrouille
25	Clayoquot	1908	J. Chesterman.	7	75	$60 par mois lorsqu'ils sont employés. Volontaires, 50 sous par heure lorsqu'ils sont appelés.
26	Seven-Mile-Creek	1909	R. E. Daykia	1	60	....

par le gouvernement fédéral.

Description de la chaloupe.	Coût.	A été construite à	Equipement.	Remarques.
	$			
Canot Beebe-McLellan, se redressant et se vidant autom., à hélices jumelles.	2,500	Sorel, P.Q......	Règlementaire..	Nouvelle station, communications téléphoniq. entre Grand - Rock, la petite île Wood et l'anse au Phoque.
Race point, canot de barre, longueur 24 pieds.	225	"	" ..	
Beebe-McLellan, se vidant automatiquement.	225	"	" ..	Abri à construire.
Insubmersible, modèle Dobbin, longueur 25 pieds.	575	Dartmouth, N.-E	" ..	Rails de fer posés en 1900.
Canot Beebe-McLellan, à red. et se vidant autom., long. 25 pieds.	250	" ..	" ..	Nouveau canot dat. de 1901.
Beebe-McLellan, se vidant autom., 25 p. l., extrém. basses.	250	" ..	" .	Abri à chaloupe, achevé le 7 juin 1909.
Canot de barre Dobbin se red. et se vidant autom., 25 pieds long.	575	" ..	" ..	Canon porte-amarre, Lyle.
Canot Beebe-McLellan, à dérive lest. et puits d'év. autom., l. 25 p	250	Shelburne, N.-E.	" ..	Canon porte-amarre, Lyle, et nouveau canot en 1903.
" " ..	250	" ..	" ..	
Insubmersible à red. et vid. autom., modèle Dobbin, long. 25 pieds.	575	Dartmouth, N.-E	" ..	
" " ..	575	" ..	" ..	
Canot Beebe-McLellan, à red. et vid. autom., long. 25 pieds.	250	Shelburne, N.-E.	" ..	Nouveau canot en 1903.
Canot Beebe-McLellan, côté est..	240	" ..	" ..	"
Canot Beebe-McLellan, côté ouest	240	Halifax, N.-E...	" ..	
Canot Beebe-McLellan, se vidant autom., l. 25 p., extrém. basses.	250	Shelburne, N.-E.	" ..	Canon porte-amarre, Lyle, posé en 1903.
Canot à dérive lestée et à puits d'évac. autom., mod. Dobbin, 25 p.l.	575	Dartmouth, N.-E	" ..	
Deux canots insubmersibles à puits d'évacuation automatiq., modèle Dobbin, un canot Beebe-McLellan, à dérive lestée et à puits d'évacuation automatique.	1,100	Halifax, N.-E ..	" ..	Canon porte-amarre et appareils à fusées à cette station. Le patron est sous les ordres du surintendant de l'*Humane Establishment*.
Appareils du Bureau de Commerce	....	Angleterre.	" ..	
Beebe McLellan, à puits d'évacuation automatique.	225	Shelburne, N.-E.	" ..	
" "	225	" ..	" ..	
" "	225	" ..	" ..	Fusées porte-amarre et abri à fusée.
Canot Beebe-McLellan, amélioré par Doherty, 25 pieds de longueur.	575	Vancouver Shipyard Co., Vancouver, C.-A.	" ..	Etabli à la baie Pachena.
Canot insubmersible à moteur et à puits d'évacuation automatique, longueur 36 pieds.	1,184 52	Bayonne City, U.-E. d'A.	" ..	Nouveau canot automobile et canon Lyle, en commun avec la baie Pachena.
Canot Beebe-McLellan, amélioré par Doherty, longueur 25 pieds.	575	Vancouver Shipyard Co.	" ..	
" " ..	575	" ..	" ..	

POSTES DE SAUVETAGE entretenus

Numéros.	Postes.	Etabli en	Patron du canot ou de la chaloupe.	Equipe.	Salaire du patron. — Par année.	Solde de l'équipe.
	Ontario—				$	
	Grands Lacs—					
27	Cobourg	1882	D. Rooney	7	75	$2 par exercice et supplément pour sauvetage de naufragés.
28	Collingwood	1885	G. F. Watts	7	75	" " ..
29	Goderich	1886	D. MacKay	7	75	" " ..
30	Kincardine	1903	Thos. McGaw	7	75	" " ..
31	Longue-Pointe	1902	Geo. Wisner	7	75	Du 1er avril au 15 déc., patron $60 par mois, équipe $50 par mois et $15 pour pension.
32	Pointe Pelée	1900	L. Wilkinson	7	75	1er avril au 15 déc., patron $60 par mois, équipe $50 par mois, pension $15 par mois.
33	Port-Hope	1889	W. T. Clark	7	75	" " ..
34	Port-Stanley	1885	J. R. Moore	7	75	" " ..
35	Toronto, île de	1883	Wm. Ward	7	75	" " ..
36	Consecon	1898	John O. McLean	7	65	" " ..
37	Southampton	1907	John A. MacAuley.	7	75	" " ..

NOTE—Il y a, au Canada, plusieurs autres endroits recevant à l'occasion de l'aide du gouvernement N.-B., et Wellington, sur le lac Ontario. Il y a aussi une station de sauvetage à Victoria, C.-A., entretenue

par le gouvernement fédéral—*Fin.*

Description de la chaloupe.	Coût.	A été construit à	Equipement.	Remarques.
	$			
Canot insubm. à puits d'évacuation automatique, modèle Dobbin.	750	Goderich, Ont...	" ..	
Canot Beebe-McLellan, à dérive lestée et puits d'évac. automatique.	375	Collingwood, O..	" ..	Nouveau bateau en 1896.
Bateau à dérive lestée...........	330	Collingwood, O.	Règlementaire..	Nouveau bateau en 1892.
Canot Beebe-McLellan à puits d'évacuation automatique, à dérive lestée.	350	" ..	" ..	Nouveau bateau en 1903.
Bateau à dérive lestée...........	500	" ..	" ..	Poste déplacé, mis sur l'extrémité est de la pointe. Communication de téléphone étant établie.
"	350	" ..	" ..	Un tramway a été construit à cette station.
Modèle Dobbin, insubmersible à puits d'évacuation automatique.	620	Goderich, Ont..	" ..	
Canot Beebe-McLellan, à dérive lestée et à puits d'évacuation automatique, 25 pieds de longueur.	350	Collingwood, O..	" ..	
Modèle Dobbin, insubmersible à puits d'évacuation automatique.	600	Goderich, Ont..	" ..	Enlevée de la pointe Popular en 1900.
" " ..	750	" ..	" ..	Enlevée de Wellington en 1893.
Canot Beebe-McLellan, à dérive lestée et à puits d'évacuation automatique.	330	Collingwood, O.	" ..	

fédéral, où il y a un service de sauvetage plus ou moins important, tels que Halifax, N.-E., Cap-Tourmentin, par l'Association de Sauvetage de Victoria.

ÉTAT DES DÉPENSES FAITES PAR LE SERVICE DE SAUVETAGE JUSQU'AU 31 MARS 1911.

Compte général	$11,179 53
Nouvelle-Ecosse—	
Baker, anse	283 22
Blanche	324 40
Clark's-Harbour	346 00
Ile-du-Diable	271 00
Duncan, anse	301 25
Halifax	196 13
Hareng, anse au	276 00
Pictou	404 90
Port-Mouton	277 90
Scatarie	345 00
Ile-au-Phoque	687 50
Whitehead	271 00
Westport	365 00
Canso	358 77
Grande-Entrée	584 89
Ile-du-Prince-Edouard—	
Alberton	171 52
Charlottetown	297 55
Cascumpeque	208 29
Priest-Pond	396 68
Souris	306 55
Nouveau-Brunswick—	
Escuminac	1,460 42
Granl-Manan	90 00
Richibouctou	374 60
Petite île Wood	6,680 56
Ontario—	
Cobourg	570 00
Collingwood	304 34
Goderich	470 71
Kincardine	299 03
Longue-Pointe	2,799 97
Pelée	1,838 25
Port-Hope	341 78
Port-Rowan	488 55
Port-Stanley	327 89
Toronto	562 39
Weller, baie	389 93
Southampton	220 50
Colombie-Anglaise—	
Banfield	10,074 02
Clayoquot	4,196 30
Cloose	120 00
Crique-des-Sept-Milles	225 02
Ucluelet	5,119 25
Dépenses totales au 31 mars 1911	55,406 59

APPENDICE N° 16.

EXPEDITION DES ANIMAUX SUR PIED.

Liste des expéditions des animaux sur pied, faites du port de Saint-Jean, N.-B., durant la saison 1910-1911.

Mois.	Moutons.	Bêtes à cornes.	Chevaux.	Animaux des E.-U.
1910.				
Décembre	....	1,225	....	1,150
1911.				
Janvier	....	....	....	....
Février	1,499	76	9	76
Mars	1,009	626	....	626
Avril	....	1,374	10	689
	2,508	3,301	19	2,541

Différentes lignes de navigation océanique, qui ont embarqué des animaux sur pied à Saint-Jean, N.-B., durant la saison 1910-1911.

Vapeurs.	Moutons.	Bêtes à cornes.	Chevaux.
Athenia	....	111	
Canadien-Pacifique	2,508	2,809	
Cassandra	....	....	9
Donaldson	....	....	10
Manchester	....	381	
	2,508	3,301	19

Différentes lignes océaniques qui ont embarqué du bétail au port de Montréal durant la saison 1910-11.

Vapeurs.	Moutons.	Bêtes à cornes.	Chevaux.
Allan, ligne	....	5,618	11
Athenia	....	1,685	11
British et North Atlantic, ligne	....	12,878	
Cairn, ligne	....	12,577	
Canadian Pacific Railway	....	28,019	31
Cassandra	....	1,200	3
Dominion	....	698	
Donaldson	....	4,654	35
Manchester	....	4,684	
Parthania	....	524	
Elder Dempster	....	....	280
Sir Alfred N. Jones, ligne de	248	18	
	248	72,555	497

RELEVÉ des animaux sur pied expédiés du port de Montréal durant la saison 1910.

Mois.	Moutons.	Bêtes à cornes.	Chevaux.	Animaux des E.-U.
Mai	.....	6,966	27	
Juin	.....	8,067	12	
Juillet	.....	12,731	101	33
Août	83	12,551	132	
Septembre	.....	10,466	13	
Octobre	167	12,177	20	14
Novembre	.....	9,597	192	132
	248	72,555	497	179

Dans le total de 72,555 sont compris les bêtes à cornes provenant des Etats-Unis. Dans le total de (497 chevaux) sont compris 378 mulets.

RELEVÉ comparatif du nombre des bêtes à cornes, etc., expédiées des ports du Canada en Angleterre de 1902-3 à 1910-11.

—	Moutons.			Bêtes à cornes.			Chevaux.			Totaux.		
	Montréal.	St-Jean.	Halifax.	Montréal.	St-Jean.	Halifax.	Montréal.	St-Jean.	Halifax.	Moutons.	Bêtes à cornes.	Chevaux.
1910-11	248	2,508	Néant	72,555	3,301	Néant	497	19	Néant	2,756	75,856	516
1909-10	1,616	Néant	"	94,314	4,632	"	286	Néant	"	1,616	98,946	286
1908-9	10,111	151	"	99,830	22,923	3,097	116	65	"	10,262	125,850	181
1907-8	11,585	4,168	"	96,977	20,210	Néant	174	51	"	15,753	127,187	225
1906-7	10,791	1,371	"	128,160	31,148	"	661	57	"	12,162	159,308	718
1905-6	19,077	3,971	"	126,871	33,543	1,042	568	79	"	23,048	161,456	647
1904-5	49,422	17,283	"	108,553	33,833	745	279	213	"	66,715	143,131	492
1903-4	57,741	23,428	1,475	133,594	25,855	5,456	361	31	31	82,644	164,905	423
1902-3	61,017	19,310	426	147,201	37,453	3,856	373	115	17	80,753	188,510	503

APPENDICE N° 17.

SERVICE DES SIGNAUX, CANADA.

STATION DES SIGNAUX À LA CITADELLE.

TABLEAU de la navigation tel qu'il appert à la feuille des archives, depuis le 1er avril 1910 jusqu'au 31 mars 1911.

Mois.	Vaisseaux de guerre, britanniques.			Vaisseaux de guerre, étrangers.			Vapeurs, 1ère classe.			Vapeurs, 2ème classe.			Navires, barques et trois-mâts.			Bricks et brigantins.			Goélettes, 3 mâts ou portant signal du port.			Total mensuel.		
1910–1911.	S.	A.	P.	S.	A.	P.	S.	A.	P.	S.	A.	P.	S.	A.	P.	S.	A.	P.	S.	A.	P.	S.	A.	P.
Avril	...	...	...	...	...	...	54	54	...	33	33	...	3	3	...	...	...	...	2	2	...	92	92	...
Mai	2	2	...	...	...	...	40	40	...	57	57	...	2	2	...	...	...	...	7	7	...	108	108	...
Juin	...	...	...	...	...	...	46	45	1	62	62	...	2	2	...	...	...	...	6	6	...	16	15	1
Juillet	...	...	...	...	...	...	49	48	1	70	70	...	1	1	...	...	...	...	6	6	...	126	125	1
Août	...	...	...	...	...	...	62	58	4	73	73	...	2	2	...	1	1	..	7	7	...	145	141	4
Septembre	...	...	...	...	...	...	55	52	3	66	66	...	...	...	...	1	1	...	15	14	1	137	133	4
Octobre	*1	1	...	...	...	...	50	49	1	60	60	...	...	...	...	2	1	1	11	11	...	124	122	2
Novembre	2	2	...	...	...	...	51	50	1	65	65	...	...	...	...	1	1	...	5	5	...	124	123	1
Décembre	...	...	...	...	...	...	58	58	...	59	59	...	...	...	...	...	...	...	15	15	...	132	132	...
Janvier	...	...	...	...	...	...	60	59	1	36	36	...	...	...	...	...	...	...	3	3	...	99	98	1
Février	...	...	..	...	...	...	55	55	...	24	24	...	...	...	...	...	...	...	4	4	...	83	83	...
Mars	...	...	...	...	...	...	74	74	...	34	34	...	1	1	...	...	...	...	4	4	...	113	113	...
Totaux	5	5	...	...	...	...	654	642	12	639	639	...	11	11	...	5	4	1	5	84	1	1399	1385	14

Total des navires signalés 1,399
" arrivés 1,385
" passés 14

HALIFAX, N.-E., le 4 avril 1911.

P. S. BENOIT, capitaine des I.C.R.,
Surintendant des signaux.

APPENDICE N° 18.

ILE-DE-SABLE, 28 décembre 1910.

A M. CHARLES HARVEY,
Agent de la Marine et des Pêcheries,
Halifax, N.-E.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant ayant trait à l'administration de l'Ile-de-Sable au cours de l'année 1910.

NAUFRAGES ET ACCIDENTS.

18 juin.—Le vapeur norvégien *Heimdal,* jaugeant 1,857 tonneaux, capitaine Gabrulsen, se rendant de Santos au Nouveau-Brunswick, s'est échoué sur la côte sud de l'île à 4 milles à l'est du poste n° 1. L'équipage de ce bâtiment a été sauvé et malgré tous les efforts qui furent faits le navire n'a pu être renfloué. Il a été complètement perdu.

5 décembre.—Une goélette inconnue a touché sur le haut-fond N.-O. au cours de l'après-midi. Ce bâtiment a pu se dégager tout seul de dessus la barre et il a continué sa route.

BATEAUX DE SAUVETAGE ET APPAREILS.

Depuis le dernier rapport, on n'a rien changé aux bateaux de sauvetage aux postes qui leurs sont assignés. Au cours de l'année dernière, vers la fin de l'année, on a reçu sur l'île une nouvelle chaloupe de sauvetage du type Beebe-McLellan pour remplacer la chaloupe *Grace Darling* qui a été condamnée.

PATROUILLE.

La patrouille de l'île a été faite 97 fois; 63 fois le matin et 34 fois la nuit.

CHANGEMENTS DE PERSONNEL.

Douglas Henneberry a remplacé Reuben Naugle comme gardien du poste n° 2. Ce changement a été fait en avril.

Walter Blank a remplacé A. J. Horne comme gardien du feu de l'extrémité ouest de l'île. Ce changement a eu lieu le 2 juillet. Le 20 octobre Blank a été remplacé par John Edwards.

CONSTRUCTION ET RÉPARATIONS.

Poste n° 1.—On a construit un mur en béton sous l'extrémité sud de l'étable. De plus on a établi une fosse à fumier.

Petit abri à chaloupe.—On a construit un petit abri à chaloupe de 12 pieds par 24 près du lac, destiné à recevoir les petites embarcations dont on se sert sur ce lac.

Feu de l'ouest.—On a donné deux couches de peintures à la tour. Nouvelle solive sous la grange et réparations générales. Réparations du magasin à l'huile et légères réparations à l'habitation.

Poste n° 3.—Réparations générales aux bâtiments.

CULTURE.

La saison ayant été humide, on a obtenu de bonnes récoltes de presque toutes les plantations. La récolte des pommes de terre a été bonne et leur qualité excellente. Les foins cultivés et sauvages ont été très beaux et on en a eu assez pour les animaux en tenant compte de l'appoint d'une charretée envoyée d'Halifax.

Bétail—

65 Bêtes à cornes.
30 chevaux domestiques.
1 étalon importé.
4 juments importées.
6 cochons.
200 ponies sauvages.

Animaux abattus—

6 bœufs pesant 3,881 livres.
13 cochons pesant 2,124 livres.

Produits exportés—

116 barils de canneberges.
20 ponies expédiés à Terre-Neuve.
6 ponies expédiés à Halifax dont un renvoyé.
5 barils de peaux vertes.
1 barrique de pétrole.

Recueillies par le vapeur " Skidby ".

23 tonnes de charbon.

Pour les opérations du sauvetage du vapeur *Heimdal*, on a dû se livrer à du charroi qui a été fait pour la Halifax Wrecking Co., et aussi par Chas. Brister & Son, Ltd.

RECENSEMENT, 28 DÉCEMBRE 1910.

Poste n° 1.—R. Boutilier, surintendant, et sa famille, 3; Wm. Byrne, charpentier; Jos. Thompson, cuisinier; J. Dunne, surnuméraire; M. Nooman, A. Whare, E. McGrath, V. Horne, A. Dunsworth, équipage de sauvetage, 8—11.

Poste n° 2.—Douglass Henneberry, gardien; Allan Henneberry, aide—2.

Poste n° 3.—Stewart Glazebrook, gardien, et sa famille, 3; Alex. Henneberry, aide, 1—4.

Poste n° 4.—Gustave Soderburg, gardien, et sa femme, 2; Ernest DeYoung, 1—3.

Feu de l'est.—Jean Grégoire et sa famille, 6; Henry Naugle, aide, 1—6.

Feu de l'ouest.—John Edwards et sa famille, 5; James Horne, aide, 1—6.

Station T.S.F. Marconi.—Newman P. Healey, G. Watson, A. Gardner, W. White, cuisinier, 5.

Total, 38.

R. BOUTILIER,
Surintendant, Ile-de-Sable.

APPENDICE No 19.

BREVETS DES CAPITAINES ET SECONDS.

Au cours des 12 mois qui se sont terminés le 31 mars 1911, on a accordé le nombre de brevets suivants à des capitaines et à des seconds: 19 capitaines, 12 seconds, et 14 premiers lieutenants (service sur des navires au long cours); 74 capitaines et 50 seconds (service de cabotage); 36 capitaines et 40 seconds (service de navigation fluviale); 50 capitaines et 35 seconds (service de navigation sur les petits lacs et cours d'eau de l'intérieur); 1 capitaine de cabotage avec brevet de service et 22 capitaines temporairement brevetés.

Au total durant les 12 mois qui se sont terminés le 31 mars 1911, on a reçu $4,446.61 pour droits de délivrance de brevets. Quant aux dépenses encourues par le service s'occupant de l'octroi des brevets, elles se sont élevées à $5,801.02, soit un excédent de $1,446.61 par rapport au montant des dépenses sur celui des recettes.

Le tableau ci-après montre quelles ont été les dépenses et les recettes qui, pendant les dix dernières années, ont résulté de l'octroi des brevets délivrés à des capitaines et seconds de la Marine Canadienne.

——	Dépenses.	Recettes.
	$ c.	$ c.
Pour l'exercice clos le 30 juin 1902	3,305 59	5,288 52
" " 1903	4,968 36	5,790 50
" " 1904	7,761 17	4,795 00
" " 1905	5,884 74	4,643 85
" " 1906	7,068 15	5,526 00
" clos le 31 mars 1907 (neuf mois)	5,934 16	2,294 50
" " 1908	11,508 31	4,306 05
" " 1909	8,244 56	4,192 50
" " 1910	6,662 52	4,314 50
" " 1911	5,801 62	4,446 61
Dépenses	67,139 18	45,598 03
Recettes	45,598 03	
Excédent des dépenses sur les recettes	21,541 15	

LISTE des brevets accordés aux capitaines et seconds, pour navigation intérieure et cabotage, durant les douze mois terminés le 31 mars 1910.

No du brevet.	Date du brevet.	Noms.	Grades.	Adresses.	Endroits où furent passés les examens.	Honoraires.
	1909					$
5754	1er avril	Alexander Brown	Second	Owen-Sound, Ont.	Windsor, Ont.	6 00
5755	"	Harve Alton Irving	"	Hamilton, Ont.	"	6 00
5756	"	William Taylor	"	Waubuno, Ont.	"	6 00
5757	"	George A. Davis	Capitaine	Smith's-Falls, Ont.	Ottawa, Ont.	15 00
5758	"	Jas. Eldridge McDonald	"	Esquimalt, C.-A.	Victoria, C.-A.	15 00
5759	"	John Alexander Orr	"	Jardineville, N.-B.	Yarmouth, N.-E.	15 00
5760	"	Stephen Patrick Ahern	"	Port-Dalhousie, Ont.	Toronto, Ont	15 00
5761	"	Wm. Matthew Thomas	"	Port-Robinson, Ont.	"	15 00
5762	"	Robert Scott Misner	"	Sault Ste-Marie, Ont.	Collingwood, Ont.	15 00
5763	"	Clement E. Miller	"	Halifax, N.-E.	Halifax, N.-E.	15 00
5764	"	Albert John Moran	Second	"	"	6 00
5765	"	Hector McLean	"	Maxwell, Ont.	Collingwood, Ont.	6 00
5766	"	Ovila Seguin	"	Hudson-Heights, P.Q.	Ottawa, Ont.	6 00
5767	"	Harry Robert Storey	"	Collingwood, Ont.	Collingwood, Ont.	6 00
5768	"	Wm. Lawrence Yates	"	Vancouver, C.-A.	Vancouver, C.-A.	6 00
5769	"	Otto Ludlow Estabrooks	"	Okanagan, Landing	"	6 00
5770	"	Henry Clarke	"	Waupoo-Est, Ont.	Toronto, Ont	6 00
5771	"	Alfred Edward Fraser	"	Keewatin	Selkirk-Ouest, M.	6 00
5772	"	Chas. Ashley Murdoch	"	Sherbrooke, N.-E.	Halifax, N.-E.	6 00
5773	"	Wm. F. Nuttall	Capitaine	Port-Arthur, Ont.	Port-Arthur, Ont.	15 00
5774	"	Imrie Andrew Thompson	"	"	"	15 00
5775	"	Angus Gordon Mackay	Second	Owen-Sound, Ont.	Toronto, Ont.	6 00
5776	"	Thos. Francis Murphy	Capitaine	Elgin, Leeds, Ont.	Collingwood, Ont.	15 00
5777	"	Robert Edwin Nuttall	"	Port-Arthur, Ont.	Port-Arthur, Ont.	15 00
5778	"	George Philemon Stitt	"	Fort-William, Ont.	"	15 00
5779	"	Angus Morrison	"	Port-Arthur, Ont.	"	15 00
5780	"	Edward McDonald	"	"	"	15 00
5781	"	Harry Friday	Second	"	"	6 00
5782	"	John Edward Bradden	Capitaine	Kingston, Ont	"	15 00
5783	"	Joseph Friday	"	Port-Arthur, Ont.	"	15 00
5784	"	Wm. C. Thompson	"	"	"	15 00
5785	"	Oswald Marin	"	"	"	15 00
5786	"	Francis John Ames	Capitaine (brevet temp.)	Muskoka, Ont.	Collingwood, Ont.	5 00
5787	"	Joseph Harris Daball	Capitaine (brevet temp.)	Parry-Sound, Ont.	"	5 00
5788	26 "	James Godin	Capitaine	Dalhousie, N.-B.	Charlottetown, I.P.-E.	15 00
5789	26 "	Alexander Geddes	Second	Hamilton, Ont.	Windsor, Ont.	6 00
5790	30 "	Dougald McIntyre	Capitaine	Owen-Sound, Ont	Collingwood, Ont.	15 00
5791	30 "	Joseph E. Ouellette	Second	Lachine, P.Q.	Montréal, P.Q.	6 00
5792	30 "	William McGrath	Capitaine	Port-Wade, N.-E.	Yarmouth, N.-E.	15 00
5793	30 "	Thomas Neville	"	Collingwood, Ont.	Collingwood, Ont.	15 00
5794	30 "	Brenton Young	"	Summerville, N.-E.	Yarmouth, N.-E.	15 00
5795	30 "	William Apt	"	Granville-Ferry, N.-E.	"	15 00
5796	30 "	William C. Lediard	"	Midland, Ont	Toronto, Ont.	15 00
5797	30 "	James Dixon	"	Port-Dalhousie, Ont.	"	15 00
5798	30 "	Ernest A. Johnson	"	L'Orignal, P.Q.	Montréal, P.Q	15 00
5799	30 "	Malcolm F. MacDonald	"	Vancouver, C.-A.	Vancouver, C.-A.	15 00
5800	30 "	Charles A. Britton	Capitaine (brevet temp.)	Sturgeon-Falls, Ont.	Toronto, Ont.	5 00
5801	30 "	William Taylor	Capitaine	Bellerran, Terreneuve	Port-Arthur, Ont.	15 00
5802	30 "	James A. Cuthbert	Second	Lakeport, Ont.	Toronto, Ont.	6 00
5803	30 "	John Albert Scott	Capitaine	Victoria-Harbor, Ont.	"	15 00
5804	30 "	George James Vent	"	"	"	15 00
5805	30 "	Wilford Jewitt	"	Penetanguishene, Ont.	Collingwood, Ont.	15 00
5806	30 "	" "	Second	"	"	6 00
5807	30 "	Christopher L. Allen	Capitaine	Port-Dalhousie, Ont.	Windsor, Ont.	15 00
5808	30 "	Joseph John Walsh	"	Young's-Point, Ont.	Ottawa, Ont.	15 00
5809	30 "	Thomas E. Jones	Second	Sault Ste-Marie, Ont.	Windsor, Ont.	6 00
5810	30 "	Addison S. Hayward	Capitaine	Wallaceburg, Ont.	"	15 00
5811	30 "	John Halcolm Allen	Second	Sarnia, Ont.	"	6 00
5812	30 "	Matthew C. McCaw	Capitaine	North-Bay, Ont.	Collingwood, Ont.	15 00
5813	30 "	Charles Kane	"	Halifax, N.-E.	Yarmouth, N.-E.	15 00
5814	30 "	John Thomas McLaine	"	Charlottetown, I.P.-E.	Charlottetown, I.P.-E.	15 00

LISTE des brevets accordés aux capitaines et seconds, pour navigation intérieure et cabotage, durant les douze mois terminés le 31 mars 1910—*Suite.*

Nº du brevet.	Date du brevet.	Noms.	Grades.	Adresses.	Endroits où furent passés les examens.	Honoraires.
	1909					$
5815	30 avril	Joseph Henry Glass	Second	Sarnia, Ont	Windsor, Ont	6 00
5816	30 "	Malcolm McKinnon	Capitaine	Nelson, C.-A	Victoria, B.C	15 00
5817	30 "	Angus D. McDonald	"	Canso, N.-E	North-Sydney, N.-E	15 00
5818	30 "	Henri Caza	Capitaine	Cornwall, Ont	Ottawa, Ont	15 00
5819	30 "	Thomas Arthur Brown	Second	Southampton, Ont	Windsor, Ont	6 00
5820	30 "	Robert Wilson	"	Vancouver, C.-A	Vancouver, C.-A	6 00
5821	30 "	Isaac Butler	Capitaine	" "	Vancouver, C.-A	15 00
5822	30 "	William J. Merchant	Second	Pembroke, Ont	Ottawa, Ont	6 00
5823	30 "	James Warner Rigney	Capitaine	Sarnia, Ont	Windsor, Ont	15 00
5824	30 "	David A. Chambers	Second	Courtwright, Ont	Windsor, Ont	6 00
5825	30 "	Herbert James Aitken	"	" "	Windsor, Ont	6 00
5826	30 "	John Vautier	Capitaine	North-Sydney, N.-E	N.-Sydney, N.-E	15 00
5827	30 "	Hugh Allan Cameron	"	Keewatin, Ont	West-Selkirk, Man	15 00
5828	30 "	Abel Pearce	Second	Strathcona, Alta	Edmonton, Alta	6 00
5829	30 "	Samuel Duvall	"	Young's-Point, Ont	Toronto, Ont	6 00
5830	30 "	William Cook	Capitaine, (br. temp.)	Granville, Ont	Ottawa, Ont	5 00
5831	30 "	Télesphore Martin	Capitaine, (br. temp.)	Pointe-Fortune, Qué	Montréal, P.Q	5 00
5832	30 "	Sidney Smith	Capitaine, (br. temp.)	Port-Arthur, Ont	Kenora, Ont	5 00
5833	30 "	Thomas Binnie	Capitaine, (br. temp.)	" "	Kenora, Ont	5 00
5834	12 mai	Lambert Pilon	Capitaine, (br. temp.)	Grenville, Qué	Ottawa, Ont	5 00
5835	17 "	Howard Lord	Second	Fryon, I.P.-E	Charlottetown, I.P.-E	6 00
5836	17 "	Julian Jacobson	Capitaine	Prince-Albert, Sask	Edmonton, Alta	15 00
5837	17 "	William N. Coughlin	"	Summerside, I.P.-E	Charlottetown, I.P.-E	15 00
5838	17 "	Oliver G. Kinnie	Second	Vancouver, C.-A	Vancouver, C.-A	6 00
5839	17 "	Angus Allord	Capitaine	Restigouche, N.-B	St-Jean, N.-B	15 00
5840	17 "	Delbert D. Clayton	"	St-Jean, N.-B	St-Jean, N.-B	15 00
5841	17 "	Burpee A. Barton	"	Range-Queens Co. N.-B	St-Jean, N.-B	15 00
5842	17 "	Howard B. Golding	"	St-Jean, N.-B	St-Jean, N.-B	15 00
5843	17 "	Charles D. MacLean	"	Chatham, N.-B	Halifax, N.-E	15 00
5844	17 "	Charles T. Livingstone	"	St-Jean, N.-B	St-Jean, N.B	15 00
5845	17 "	Bernard Dolan	"	Annapolis, N.-B	Halifax, N.-E	15 00
5846	17 "	Charles Alex Webster	Second	Lion's-Head, Ont	Windsor, Ont	6 00
5847	17 "	James Caufield	Capitaine	Westminster, C.-A	Vancouver, C.-A	15 00
5848	17 "	Angus McLeod	Second	Proctor, C.-A	Nelson, C.-A	6 00
5849	17 "	Alban Robineau	Capitaine	Montréal, P.Q	Montréal, P.Q	15 00
5850	17 "	Edward Miller	Capitaine, (br. temp.)	Peninsula, P.Q	Ottawa, Ont	5 00
5851	17 "	John Standly	Capitaine, (br. temp.)	Banff, Alta	Kenora, Ont	5 00
5852	17 "	John Cunningham	Capitaine, (br. temp.)	Gaudette, P.Q	Ottawa, Ont	5 00
5853	17 "	Phidime Hamel	Capitaine	Saint-Jean des Chaillons, P.Q	Ottawa, Ont	15 00
5854	8 juin	Thomas Bell	Second	Victoria, C.-A	Victoria, C.-A	6 00
5855	8 "	Wilfrid DeMontigny	Capitaine, (br. temp.)	Montréal, P.Q	Montréal, P.Q	5 00
5856	8 "	John Boden	Capitaine	Vancouver, C.-A	Vancouver C.-A	15 00
5857	8 "	John Thompson	"	Rexton, N.-B	Charlottetown, I.P.-E	15 00
5858	8 "	James Hunter	Second	Victoria, C.-A	Victoria, C.-A	6 00
5859	8 "	Thomas Thomson	Capitaine	" "	Victoria, C-A	15 00
5860	8 "	James McGuire	"	Amherstburg, Ont	Windsor, Ont	15 00
5861	8 "	Willis Balcom	"	Victoria, C.-A	Victoria, C.-A	15 00
5862	8 "	John Joseph Smith	Second	Kamloops, C.-A	Vancouver, C.-A	6 00
5863	8 "	Frank Wm. Broughton	Capitaine	Harrop's, C.-A	Nelson, C.-A	15 00
5864	8 "	William G. Bartley	Second	Fort-Frances, Ont	West-Selkirk, Man	6 00
5865	8 "	John Joseph Moore	"	Victoria, C.-A	Vicoria, C.-A	6 00

DOC. PARLEMENTAIRE No 21

LISTE des brevets accordés aux capitaines et seconds, pour navigation intérieure et cabotage, durant les douze mois terminés le 31 mars 1910—*Suite.*

N° du brevet	Date du brevet.	Noms.	Grades.	Adresses.	Endroits où furent passés les examens.	Honoraires.
	1909					$
5866	8 juin.	Thomas Cliffe	Second	Victoria, C.-A	Victoria, C.-A	6 00
5867	8 "	William Henry Wilson	"	Hamilton, Ont.	Ottawa, Ont	6 00
5868	8 "	Robert Fullerton	Capitaine	Toronto, Ont	Toronto, Ont	15 00
5869	8 "	Israël Desfarge	Capitaine, (br. temp.)	Calumet, P.Q.	Ottawa, Ont	5 00
5870	8 "	Thomas Christinson	Capitaine, (br. temp.)	Wako, Ont	Kenora, Ont	5 00
5871	18 "	Joseph Arthur Larochelle	Capitaine	Mattawa, Ont	Temiscaming, Qué	15 00
5872	18 "	Ritchie Roy Spicer	"	Vancouver, C.-A	Vancouver, C.-A	15 00
5873	18 "	George W. Blanchard	"	Toronto, Ont	Toronto, Ont	15 00
5374	18 "	Thomas Robinson	"	Kenora, Ont	West-Selkirk, Man	15 00
5875	18 "	George D. de Teissier Prevost	Second	Vancouver, C.-A	Vancouver. C.-A	6 00
5876	18 "	David Bourgault	Capitaine	St. Roch des Aulnets, P.Q.	Ottawa, Ont	15 00
5877	18 "	Napoléon Roy	Capitaine, (br. temp.)	Wako, Ont	Kenora, Ont	5 00
5878	14 juill.	William P. Tinkiss	Second	Uffington-Village, Ont.	Ottawa, Ont	6 00
5879	14 "	James Russell	Capitaine, (br. temp.)	Wyebridge-Village, Ont	Collingwood, Ont.	5 00
5880	14 "	Herbert Mose Parent	Second	Windsor, Ont.	Windsor, Ont	6 00
5881	14 "	Cyril Godfrey Hilder	Capitaine	Port-Haney C.-A	Vancouver, C.-A	15 00
5882	14 "	John Franklin Edwards.	"	Vancouver, C.-A	Vancouver, C.-A	15 00
5883	14 "	Hugh Harry Bostock	Capitaine (br. temp.)	West-Selkirk, Man.	WestSelkirk, Man.	15 00
5884	14 "	Horatio H. Brannen	Capitaine	Clark's-Harbour, N.-E.	Yarmouth, N.-E.	15 00
5885	14 "	Donald Russell Fraser	Second	Rosseau, Ont	Collingwood, Ont.	6 00
5886	14 "	Robert R. Russell	Capitaine	Digby, N.-E	Yarmouth, N.-E.	15 00
5887	14 "	Walter Robson	"	Vancouver, C.-A	Vancouver, C.-A	15 00
5888	14 "	"	Second	"	Vancouver, C.-A	6 00
5889	14 "	William Henry Hall	Capitaine	Winnipeg, Man.	Selkirk, Man	15 00
5890	14 "	Daniel M. MacDonald	"	South-Gut C.-A., N.-E.	North-Sydney, N.E	15 00
5891	14 "	James Laurence	Second	Vancouver, B.C	Vancouver, C.-A	6 00
5892	14 "	Peter Boyer	Capitaine, (br. temp.)	Penetang, Ont	Collingwood, Ont.	5 00
5893	19 "	Angus Rudolph	Capitaine	Halifax, N.-E	Halifax, N.-E	15 00
5894	23 "	Nelson W. Miner	Second	Dillonport, Ont.	Collingwood, Ont.	6 00
5895	4 août.	Alva Morley Snider	Capitaine	Vancouver, C.-A	Vancouver, C.-A	15 00
5896	4 "	Henry V. Matthews	"	Lockport, N.-E	Yarmouth, N.-E.	15 00
5897	4 "	Francis Thomas Dodds	" (br. temp.)	Kenora, Ont	Kenora, Ont	5 00
5898	4 "	Joseph Octave Blondin	Capitaine	Haileybury, Ont	Ottawa, Ont	15 00
5899	4 "	Alexander McLean	"	Loggieville, N.-B	Charlottetown, I.P.-E.	15 00
5900	7 "	Robert Alex. MacLean	"	Chatham, N.-B	Charlottetown, I.P.-E.	15 00
5901	13 "	Robert Thomas Drever	Second	Vancouver, C.-A	Vancouver, C.-A	6 00
5902	13 "	Cyril H. McAlpine	"	Winnipeg, Man	West-Selkirk, Man	6 00
5903	13 "	John Morel, Jr	Capitaine, (br. temp.)	St-Henri de Taillon, P.Q.	Montréal, P.Q	5 00
5904	13 "	Charles E. Dawson	Capitaine, (br. temp.)	Montréal, P.Q	"	5 00
5905	13 "	Frederick H. Hickey	Capitaine, (br. temp.)	Peterboro, Ont	Collingwood, Ont.	5 00
5906	13 "	Wallace H. Smith	Capitaine	Parrsboro, N.-E.	Yarmouth, N.-E.	15 00
5907	23 "	Job A. Crowell	"	Clark's-Harbour, N.-E.	"	15 00
5908	9 sept.	Henry Hingley	"	Port-Hillford, N.-E	Halifax, N.-E	15 00
5909	9 "	Arthur Goreham	"	Woods-Harbour, N.-E.	Yarmouth, N.-E.	15 00
5910	9 "	Gilbert A. Ward	"	Sapperton, C.-A.	Vancouver, C.-A	15 00
5911	9 "	John Baillies	Second	Vancouver, C.-A	"	6 00
5912	9 "	John James McPhee	Capitaine	Victoria, C.-A	Victoria, C.-A	15 00
5913	9 "	Auston Christian	"	Halifax, N.-E	Yarmouth, N.-E.	15 00
5914	9 "	Edouard Valois	"	St-Ignace de Loyola, P.Q.	Ottawa, Ont	15 00
5915	9 "	James Carmichael	"	Draeside, Ont	"	15 00

Liste des brevets accordés aux capitaines et seconds, pour navigation intérieure et cabotage, durant les douze mois terminés le 31 mars 1911—*Suite.*

N° du brevet.	Date du brevet.	Noms.	Grades.	Adresses.	Endroits où furent passés les examens.	Honoraires.
	1909.					$
5916	9 sept.	Jean-Bapt. Bélanger	Capitaine	Mattawa, Ont	Ottawa, Ont	15 00
5917	9 "	Ithamar Stephens	"	Lockeport, N.-E	Yarmouth, N.-E.	15 00
5918	9 "	William McPhee	"	Sambro, N.-E	Halifax, N.-E	15 00
5919	6 oct.	William Dexter Pyke	Capitaine, (br. temp.)	O'Brien	Kenora, Ont	5 00
5920	6 "	James M. Shackleton	Capitaine. (br. temp.)	Dryden, Ont	"	5 00
5921	6 "	Robert Henry Trachsler	Second	Vancouver, C.-A	Victoria, C.-A	6 00
5922	6 "	Harry Stewart Hughes	Capitaine	Victoria, C.-A	Vancouver, C.-A.	15 00
5923	6 "	Thomas H. Johnston	"	Port-Dalhousie, Ont	Windsor, Ont	15 00
5924	6 "	Augure Langelier	Second	L'Islet, P.Q	Montréal, P.Q	6 00
5925	6 "	Henry A. McCarthy	Capitaine	Arrowhead, C.-A	Victoria, C.-A	15 00
5926	6 "	Edward Keans	"	Port-Wade, N.-E	Yarmouth, N.-E.	15 00
5927	8 "	Simeon Wooden	Second	Halifax, N.-E	Halifax, N.-E	6 00
5928	11 "	John Linton Tough	"	Vancouver, C.-A	Vancouver, C.-A	6 00
5929	22 "	William E. Cates	Capitaine	Vancouver, C.-A	Victoria, C.-A	15 00
5930	22 "	Robie Hebert Frellick	"	Hunt's-Point, N.-E	Halifax, N.-E	15 00
5931	22 "	Frank K. Crosby	"	Yarmouth, N.-E	Yarmouth, N.-E.	15 00
5932	22 "	Herbert N. McMaster	Second	Toronto, Ont	Montréal, P.Q	6 00
5933	3 nov.	William L. MacLeod	"	Halifax, N.-E	North-Sydney, N.E	6 00
5934	3 "	James Thoburn	Capitaine	East-Jordan, N.-E	Halifax, N.-E	15 00
5935	3 "	James Schmeisser	Second	Middle-La-Have, N.-E	Yarmouth, N.-E.	6 00
5936	3 "	Gabriel D. Pentz	"	West-La-Have, N.-E.	"	6 00
5937	3 "	John William Meyer	"	OrmeGardens, England	Vancouver, C.-A.	6 00
5938	14 déc.	Nils Sture Nilson	Capitaine	Victoria, B.-A	Victoria, C.-A	15 00
5939	14 "	Donald McKay	Second	Caribou, T.-Y	"	6 00
5940	14 "	Alfred Elmer Lewis	"	Victoria, B.-A	"	6 00
5941	14 "	Louis P. D'Entremont	Capitaine	West-Pubnico, N.-E	Yarmouth, N.-E.	15 00
5942	14 "	James Lowe	"	Clark's-Harbour, N.-E.	"	15 00
5943	14 "	Webster Hamilton	"	Lower-Argyle, N.-E	"	15 00
5944	14 "	William B. Smith	"	West-Head, N.-E.	"	15 00
5945	14 "	Wm. Francis Howell	"	Thorold, Ont	Ottawa, Ont	15 00
5946	14 "	William John Boyce	"	Nanaïmo, C.-A	Victoria, C.-A	15 00
5947	16 "	Eddie Legault	"	Ste-Anne de Bellevue, P.Q.	Montréal, P.Q	15 00
	1910.					
5948	18 janv.	Edward H. McConkey	"	Barrie, Ont	Windsor, Ont	15 00
5949	18 "	Francis Thomas Sinnott	"	Penetanguishene, Ont.	"	15 00
5950	18 "	Stewart Bain English	"	Little-Current, Ont	Collingwood, Ont.	15 00
5951	18 "	John Weston	"	Rexton, N.B	Yarmouth, N.-E.	15 00
5952	18 "	Donat Laroche	"	Sorel, P.Q	Montréal, P.Q	15 00
5953	18 "	John M. Guild	Second	Kingston, Ont	"	6 00
5954	18 "	William Mainville	Capitaine	Rockland, Ont	"	15 00
5955	18 "	Barry Alban Sullivan	Second	Cornwall, Ont	"	6 00
5956	18 "	Stanley Harris	"	Victoria, C.-A	Victoria, C.-A	6 00
5957	18 "	William English	Capitaine	"	"	15 00
5958	18 "	James Arthur Goodwin	"	Toronto, Ont	Toronto, Ont.	15 00
5959	18 "	Harry Leaney	Second	Owen-Sound, Ont.	Windsor, Ont	6 00
5960	18 "	William Carson	Capitaiue	Midland, Ont	"	15 00
5961	18 "	Robert Orr McLeod	Second	Picton, Ont	Toronto, Ont	6 00
5962	18 "	Charles Mahoney	"	Elgin, Ont	Montréal, P.Q	6 00
5963	18 "	John Fraser	Capitaine, (br. temp.)	Parry-Harbour, Ont.	Collingwood, Ont.	5 00
5964	14 fév.	Ernest W. Baker	Second	Batteau, Ont	"	6 00
5965	14 "	Ernest F. Raeburn	"	Soo-Michigan	"	6 00
5966	14 "	Frank Ironside	"	Collingwood, Ont.	"	6 00
5967	14 "	John W. McCannel	Capitaine	"	"	15 00
5968	14 "	Joshua G. Corson	Second	"	"	6 00
5969	14 "	William F. Bagley	"	"	"	6 00
5970	14 "	Theodore S. Seaman	Capitaine. (br temp.)	Sauble-Falls, Ont	"	5 00
5971	14 "	Neil Samuel Livingstone	Capitaine	Collingwood, Ont.	"	15 00
5972	14 "	John H. Hudson	Second	Midland, Ont	"	6 00
5973	14 "	John Lawrence	Capitaine	Vancouver, C.-A	Vancouver, C.-A.	15 00

LISTE des brevets accordés aux capitaines et seconds, pour navigation intérieure et cabotage, durant les douze mois terminés le 31 mars 1911—*Suite.*

Nº du brevet.	Date du brevet.	Noms.	Grades.	Adresses.	Endroits où furent passés les examens.	Honoraires.
	1910.					$
5974	14 jan.	Austin Levy	Capitaine	New-Westminst'r, C.-A	Vancouver, C.-A.	15 00
5975	14 "	"	Second	"	"	6 00
5976	14 "	Fred Groth	"	Vancouver, C.-A.	"	6 00
5977	14 "	Joseph E. Bernier	Capitaine	Saint-Henri, Montréal, P.Q.	Montréal, P.Q.	15 00
5978	14 "	Arthur John Gibson	"	Aylmer, P.Q.	"	15 00
5979	14 "	Jean-Bapt. Couillard	"	Beauharnois, P.Q.	"	15 00
5980	14 "	Raoul Chatel	Second	St-Zotique, P.Q.	"	6 00
5981	14 "	Onésiphore Scherrer	"	Cap-St-Ignace, P.Q.	"	6 00
5982	14 "	Alcide Caron	"	L'Islet, P.Q.	"	6 00
5983	14 "	Amédée Caron	"	"	"	6 00
5984	14 "	Donat Charland	Capitaine	Sorel, P.Q.	"	15 00
5985	14 "	Stephen Patrick Ahern	Second	Port-Dalhousie, Ont.	Toronto, Ont.	6 00
5986	14 "	Thomas Allen	Capitaine	Toronto, Ont.	"	15 00
5987	14 "	William Stalker	Second	Penetang, Ont.	"	6 00
5988	14 "	Samuel Pearson	Capitaine	Peterborough, Ont.	"	15 00
5989	14 "	William Copperthwaite	"	"	"	15 00
5990	14 "	Samuel McCaig	"	Toronto, Ont.	"	15 00
5991	14 "	Emanuel Ford	"	Channel, Terreneuve	Sydney-Nord, N.-E	15 00
5992	14 "	Séverin Vignault	"	Magdalen-Island, P.Q.	Yarmouth, N.-E.	15 00
5993	14 "	Colin McLellan	Second	Maitland, N.-E.	"	6 00
5994	14 "	Rufus J. Belyea	Capitaine	St-Jean, N.-B.	"	15 00
5995	14 "	Alfred Cundick	Second	Sombra, Ont.	Windsor, Ont.	6 00
5996	14 "	Henry Shiltroth	"	Owen-Sound, Ont.	"	6 00
5997	14 "	Henry I. Matthews	Capitaine	Lakeport, Ont.	"	15 00
5998	14 "	John Bernard	"	Amherstburg, Ont.	"	15 00
5999	14 "	Frank Charles Granville	Second	Chatham, Ont.	"	6 00
6100	14 "	Robert Pyette	Capitaine	Owen-Sound, Ont.	"	15 00
6101	14 "	Henry Readfearn	"	Lakeport, Ont.	"	15 00
6102	14 "	David Henry Porter	Second	Allenford, Ont.	"	6 00
6103	14 "	Robert R. Elder	"	Port-Lambton, Ont.	"	6 00
6104	14 "	Joseph Bishop	"	Owen-Sound, Ont.	"	6 00
6105	14 "	Frank A. McMann	Capitaine	Thorold, Ont.	Collingwood, Ont.	15 00
6106	14 "	William F. Bristow	"	Napanee, Ont.	"	15 00
6107	14 "	Hugh Stanley McLellan	"	Vancouver, C.-A.	Vancouver, C.-A.	15 00
6108	14 "	Wm. Harvey Alexaner	"	"	"	15 00
6109	14 "	Emanuel Leduc	Second	Valleyfield, P.Q.	Ottawa, Ont.	6 00
6110	22 fév.	Alexander Wilson	Capitaine	Sidney, C-A	Victoria, C.-A.	15 00
6111	22 "	Alexander F. McLennan	"	Midland, Ont.	Collingwood, Ont.	15 00
6112	22 "	John William S. Rutherford	"	Wiarton, Ont.	"	15 00
6113	22 "	Alfred J. Northcott	Second	Collingwood, Ont.	"	6 00
6114	22 "	Beecher P. Powell	"	Yarmouth, N.-E	Yarmouth, N.-E.	6 00
6115	22 "	George W. Spears	"	Halifax, N.-E.	"	6 00
6116	22 "	Wilbert Beatty	"	Midland, Ont.	Collingwood, Ont.	6 00
6117	22 "	Ruben D. Flower	Capitaine	Gibson, N.-B	Yarmouth, N.-E.	15 00
6118	22 "	Oscar Patterson	Second	Toronto, Ont.	Toronto, Ont.	6 00
6119	22 "	George McIver	Capitaine	Port-Arthur, Ont.	"	15 00
6120	22 "	Robert Brechin	Second	Bruce-Mines, Ont.	"	6 00
6121	22 "	Charles Ross	Capitaine	Dunville, Ont.	"	15 00
6122	22 "	John Mullen	Second	Kingston, Ont.	Montréal, P.Q.	6 00
6123	22 "	Thomas Houde	Capitaine	Les-Fonds, St-Antoine, P.Q.	"	15 00
6124	22 "	"	Second	" "	"	6 00
6125	22 "	David Lefave	Capitaine	Garden-Island, Ont.	"	15 00
6126	22 "	Joseph Forcier	"	Montréal, P.Q.	"	15 00
6127	22 "	Joseph Brais	Second	Beauharnois, P.Q.	"	15 00
6128	22 "	Phidime Fortin	"	L'Islet, P.Q.	"	6 00
6129	22 "	Alexander Cameron	"	Parkhill, Ont.	Windsor, Ont.	6 00
6130	22 "	Archie Hogue	"	Breekeholm, Ont.	"	6 00
6131	22 "	Allen Fraser	"	Vancouver, C.-A.	Vancouver, C.-B.	6 00
6132	7 mars.	Alfred E. Lewis	Capitaine	Victoria, C.-A.	Victoria, C.-A.	15 00
6133	7 "	Samuel H. Balcom	"	"	"	15 00
6134	7 "	John Isbister	Second	Foster Pier, C.-A.	"	6 00

LISTE des brevets accordés aux capitaines et seconds, pour navigation intérieure et cabotage, durant les douze mois terminés le 31 mars 1911—*Suite.*

N° du certificat.	Date du brevet.	Noms.	Grades.	Adresses.	Endroits où furent passés les examens.	Honoraires.
	1910.					$ c.
6135	7 mars..	Edward Walter Gray ...	Capitaine.....	Victoria, C.-B........	Victoria, C.-B ...	15
6136	7 "	Edward L. Knight......	"	Collingwood, Ont......	Collingwood, Ont.	15
6137	7 "	Frank B. Cameron......	Second........	"	"	6
6138	7 "	James C. Putman.	"	Sombra, Ont..........	Windsor, Ont.....	6
6139	7 "	Walter S. Campbell.....	Capitaine.....	Owen-Sound, Ont.....	"	15
6140	7 "	Nathaniel Barrett.......	"	"	"	15
6141	7 "	William C. McLaren....	"	Port-Dalhousie, Ont...	"	15
6142	7 "	Fred Kent.............	Second........	Owen-Sound, Ont.....	"	6
6143	7 "	Ulric Blais	Capitaine.. ..	Lanoraie, P.Q........	Montréal, P.Q....	15
6144	7 "	Zenon Gosselin	Second........	Montréal, P.Q........	"	6
6145	7 "	Marcedonne Cournoyer..	Capitaine.....	"	"	15
6146	7 "	David Combe.	Second...... ..	Vancouver, C.-B......	Vancouver, C.-B.	6
6147	7 "	James A. Hughes.......	Capitaine.....	Charlottetown, I.P.-E.	Charlottetown, I.P.-E.	15
6148	7 "	James S. Crouse	Second........	Conquevall-Bank, N.-E	Lunenburg, N.-E..	6
6149	7 "	James B. Poole...	"	North-Sydney, N.-E ..	N'th-Sydney, N.-E	6
6150	7 "	Léopold Lavigne........	Capitaine.....	Ottawa, Ont.........	Ottawa, Ont......	15
6151	7 "	Otto Johnson	"	Toronto, Ont	Toronto, Ont.....	15
6152	7 "	John William Redner...	"	Belleville, Ont........	"	15
6153	7 "	David W. Burke	"	Penetanguishine, Ont..	"	15
6154	7 "	Charles H. Casselman...	Second........	Morrisburg, Ont.....	"	6
6155	7 "	Harry B. Hunt..........	"	Gore-Bay, Ont	"	6
6156	7 "	William J. Bennett.....	Capitaine.....	Sault-Ste-Marie, Ont..	"	15
6157	7 "	James A. Fisher..	"	Gore-Bay, Ont........	"	15
6158	7 "	Frederick F. Foote......	Second.. ...	Fergus, Ont..........	"	6
6159	7 "	Charles S. Niece........	Capitaine.....	Toronto, Ont...	"	15
6160	7 "	Albert H. Foote	Second.......	Fergus, Ont....	"	6
6161	6 avril..	Salathiel Herman.......	Capitaine.....	Lunenburg, N.-E.....	Halifax, N.-E....	15 00
6162	6 "	Robert S. Orchard	Second........	St.-John, N.-B........	Yarmouth, N.-E..	6 00
6163	6 "	John Strong Denton....	"	Port-Dalhousie, Ont...	Windsor, Ont.....	6 00
6164	6 "	Fvan James	Capitaine.....	Vancouver, C.-B......	Vancouver, C.-B..	15 00
6165	6 "	James L. Whyte........	"	"	" ..	15 00
6166	6 "	Joseph E. Desloges.....	" brevet (temp.	Ottawa, Ont..........	Ottawa, Ont......	5 00
6167	6 "	Phillipe Garneau........	Second........	Lotbinière, P.Q.......	"	6 00
6168	6 "	Hugh St. Clair Cameron	"	Vancouver, C -B.. ..	Vancouver, C.-B..	6 00
6169	6 "	Jean Benoit Deslauriers.	Capitaine.....	St-Rock, P. Q.........	Ottawa, Ont......	15 00
6170	6 "	John C. Gilchrist.......	Second........	St.-John, N.-B..	Yarmouth, N.-E..	6 00
6171	6 "	Henry William Calhoun	Capitaine.....	St.-Martins, N.-B.....	" ..	15 00
6172	6 "	Gordon S. Wright... ...	"	Toronto, Ont....	Windsor, Ont....	15 00
6173	6 "	Fred J. Burke..........	"	Midland. Ont.........	" ...	15 00
6174	6 "	Andrew Robson,........	Second........	Victoria, C.-B........	Victoria, C.-B....	6 00
6175	6 "	Joseph E. Houghton....	"	Collingwood...........	Collingwood, Ont.	6 00
6176	6 "	Albert Beatty....	"	Midland, Ont.........	" ..	6 00
6177	6 "	Edouard Francœur......	Capitaine....	Ste-Anne de Bellevue, P. Q...............	Ottawa, Ont ..	15 00
6178	6 "	George Ford............	Second........	Vancouver, C.-B......	Vancouver, C.-B..	6 00
6179	6 "	Alfred Edward Fraser..	Capitaine.....	Keewatin, Ont........	W.-Selkirk, Man..	15 00
6180	6 "	Israël Desforge..........	" brevet (temp.	Calumet, P. Q.... ...	Ottawa, Ont......	5 00
6181	6 "	Conrad Myers	Capitaine.....	Prince-Rupert, C.-B...	Vancouver, C.-B..	15 00
6182	6 "	John Sears Raymond....	Second........	Dawson, T. du Y.....	" ..	6 00
6183	6 "	John Buffet	"	Sydney, C. B., N.-E ..	North-Sydney, C. B., N.-E	6 00
6184	6 "	James Dustan	Capitaine.....	West-Toronto, Ont....	Collingwood, Ont.	15 00
6185	6 "	Theophilus A. Stewart..	Second........	Charlottetown, I.P.-E.	Charlottetown, I. P.-E	6 00
6186	6 "	Haakon Frederickson....	Capitaine.....	Vancouver, C.-B.....	Vancouver, C.-B..	15 00
6187	6 "	Harry Archibald Flick..	"	Halifax, N.-E.........	Halifax, N.-E....	15 00
6188	6 "	George Magar..........	"	Prince-Rupert........	Vancouver, C.-B..	15 00
6189	6 "	John Birkland	"	Victoria, C.-B..	Victoria C.-B.....	15 00
6190	6 "	Thomas James Jackman.	"	"	"	15 00
6191	6 "	Joseph Parker Bucey....	"	"	"	15 00
6192	6 "	Alfred Brown...........	"	Clark's-Harbour, N.-E.	Yarmouth, N.-E..	15 00

LISTE des brevets accordés aux capitaines et seconds, pour navigation intérieure et cabotage, durant les douze mois terminés le 31 mars 1911—*Suite.*

N° du brevet	Date du brevet.	Noms.	Grades.	Adresses.	Endroits où furent passés les examens.	Honoraires.
	1910.					$
6193	6 avril.	Arthur O'Neil	Capitaine	Indian-Harbour, N.-E.	Yarmouth, N.-E.	15 00
6194	6 "	Charles Tachereau Beard	Second	Ottawa, Ont	Halifax, N.-E.	6 00
6195	6 "	John Laurence Bottrill	Capitaine	Vancouver, C.-A.	Vancouver, C.-B.	15 00
6196	6 "	Joseph Harris Daball	" (bre. tem.)	Collingwood, Ont	Collingwood, Ont.	5 00
6197	6 "	Charles Addison Gerow	"	Burk's-Falls, Ont	"	15 00
6198	6 "	Thomas Kennedy	"	"	"	15 00
6199	6 "	George Edward Dicks	Second	Sydney-Nord, N.-E.	Sydney-Nord, N.-E	6 00
6200	6 "	Charles A. Gardner	Capitaine	N.-Westminster, C.-A.	Victoria, C.-A.	15 00
6201	6 "	Arthur Swim	Second	Lockeport, N.-E	Yarmouth, N.-E.	6 00
6202	6 "	Robert Stanley Fraser	"	Keewatin, Ont	West-Selkirk, Man	6 00
6203	6 "	Ben. Edward Wright	Capitaine	Aitkens-Ferry, I.-P.-E.	Charlottetown, île du P.-E.	15 00
6204	6 "	William Henry Lowry	Second	Walkerville, Ont	Windsor, Ont	6 00
6205	6 "	John A. Martin	"	Saut Ste-Marie, Ont.	"	6 00
6206	6 "	Allan Hains	"	Richibucto, N.-B	Yarmouth, N.-E.	6 00
6207	6 "	Joshua D. Colwell	"	Cambridge, N.-B.	"	6 00
6208	6 "	Joseph Philp	Capitaine	Port-Hope, Ont	Toronto, Ont	15 00
6209	6 "	Louis Bethune	"	Bracebridge, Ont	"	15 00
6210	20 "	Harry Rich. Whitman	"	Victoria, C.-A	Victoria, C.-A.	15 00
6211	20 "	Norman W. Thompson	Second	"	"	6 00
6212	20 "	Samuel Matheson	"	Nelson, C.-A	Nelson, C.-A.	6 00
6213	20 "	Alexander Thompson	"	Arrow-Head, C.-A	"	6 00
6214	20 "	Zatique Perrault	Capitaine	Lanoraie, P.Q	Montréal, P.Q	15 00
6215	20 "	Eugene Fortin	Second	L'Islet, P.Q	"	6 00
6216	20 "	Alphonse Lepine	"	Pointe-Claire, P.Q	"	6 00
6217	20 "	Albert Labadie	Capitaine	St-Joseph de Lévis, P.Q	"	15 00
6218	20 "	Gustave Lefebvre	"	Pointe-Claire, P.Q	"	15 00
6219	20 "	William John Murphy	Second	Kingston, Ont	"	6 00
6220	20 "	John McKenzie	Capitaine	Bayble, Ecosse	Port-Arthur, Ont.	15 00
6221	20 "	Edmond Desmarais	"	Sorel, P.Q	Ottawa, Ont	15 00
6222	20 "	Bruce Pringle	Second	Témiscamingue, P.Q.	"	6 00
6223	20 "	James Alex. Menagh	"	Smith-Falls, Ont.	"	6 00
6224	20 "	William Henry West	"	Port-Arthur, Ont.	Port-Arthur, Ont.	6 00
6225	20 "	Laurence Budreau	"	Rainy-River, Ont	Rainy-River, Ont.	6 00
6226	20 "	Joseph E. Budreau	Capitaine	"	"	15 00
6227	20 "	Henry Gehl	Second	Port-Arthur, Ont	Port-Arthur, Ont.	6 00
6228	20 "	Harry Friday	Capitaine	"	"	15 00
6229	20 "	Alexander Fader	"	"	"	15 00
6230	20 "	John Quick	"	Rainy-River, Ont.	Rainy-River, Ont.	15 00
6231	20 "	Hermann Niclas	"	Edmonton, Alta	Edmonton, Alta.	15 00
6232	20 "	Charles Irvine McNeill	Second	Aitkens-Ferry, I.P.-E.	Charlottetown, île du P.-E	6 00
6233	20 "	Henry Henderson	Capitaine, brevet tempor.	Dawson, T.-Y	Victoria, C.-A	5 00
6234	20 "	William A. Murphy	Capitaine	Halifax, N.-E	Yarmouth, N.-E.	15 00
6235	20 "	Arthur E. Englefield	Second	St-Jean, N.-B	"	6 00
6236	20 "	Daniel Joseph McDonald	"	Halifax, N.-E	Halifax, N.-E	6 00
6237	20 "	William P. Simpson	Capitaine	Selkirk, Man	West-Selkirk, Man	15 00
6238	20 "	Charles Williams	"	Sturgeon-Falls, Ont	Toronto, Ont	15 00
6239	20 "	James W. Sutherland	"	Sydney-Nord, N.-E.	Sydney-Nord, N. E	15 00
6240	20 "	John Dube	"	Parry-Sound, Ont	Collingwood, Ont.	15 00
6241	20 "	Walter Williston	"	Chatham, N.-B	Halifax, N.-E	15 00
6242	2 mai	John Burns	"	Haileybury, Ont	Ottawa, Ont	15 00
6243	2 "	John Cunningham	" (brev. temporaire).	Gaudette, P. Q.	"	15 00
6244	3 "	Stephen Carlson	Capitaine	Vancouver, C.-A	Vancouver, C.A.	6 00
6245	3 "	Frederick George Mills	"	Toronto, Ont	Toronto Ont	15 00
6246	3 "	Thomas Watt Weir	Second	Cushing, Qué	Montréal, P.Q	6 00
6247	3 "	William Donaldson	"	Thurso, Qué	Ottawa, Ont	6 00
6248	3 "	John Shannon	Capitaine	Prince-Rupert, C.-A.	Vancouver, C.-A.	15 00
6249	3 "	John E. Doddrige	"	"	"	15 00
6250	3 "	William Cook	" (brev. temporaire).	Grenville, Qué	Ottawa, Ont	5 00
6251	3 "	William Edward Fairhall	Second	Bracebridge, Ont	Collingwood, Ont.	6 00

LISTE des brevets accordés aux capitaines et seconds, pour navigation intérieure et cabotage, durant les douze mois terminés le 31 mars 1911—*Suite.*

N° du brevet.	Date du brevet.	Noms.	Grades.	Adresses.	Endroits où furent passés les examens.	Honoraires.
	1910					$
6252	3 mai..	Daniel Donald	Capitaine.. ...	Vancouver, C.-A......	Vancouver, C.-A..	15 00
6253	3 " ..	David John Tyndall....	"	Lions-Head, Ont.. ...	Collingwood, Ont.	15 00
6254	10 " ..	William Hurley........	"	St-Jean, N.-A........	Yarmouth N.-E..	15 00
6255	10 " ..	Axel Ingvald Larsen....	"	Québec, Qué	Montréal, P.-Q....	15 00
6256	10 " ..	Alfred C. Robinson...	Second.....	Toronto, Ont..........	"	6 00
6257	10 " ..	Samuel Roach	"	Eastern-Harbour, N.-E.	Yarmouth, N.-E..	6 00
6258	10 " ..	Alexander R. Craigie. ..	Capitaine.	Tobomory, Ont........	Collingwood, Ont..	15 00
6259	10 " ..	John Morel, Jr..........	Capit. (brevet tempor.)	Saint-Henri de Taillon, P.-Q.	Montréal, P.Q....	5 00
6260	10 " ..	Francis Thomas Dodds..	"	Kenora, Ont.	Kenora, Ont......	5 00
6261	10 " .	Joseph Nadon....	"	Montebello, P.-Q.....	Ottawa, Ont......	5 00
6262	10 " ..	Neil Maclean.	Second.	Victoria, C.-A.... ...	Victoria, C.-A....	6 00
6263	13 " ..	William W. Harding....	Capitaine.....	Bas de Ste-Marie, N.-B.	St-Jean, N.-B....	15 00
6264	13 " ..	Grover Cleveland Nason.	"	Waasis-Sunbury, N.-B.	"	15 00
6265	13 " ..	Ralph Munroe	"	Sheet-Harbour, N.-E..	Yarmouth, N.-E..	15 00
6266	19 " ..	Daniel James McAllister	Second........	Peterboro, Ont........	Ottawa, Ont	6 00
6267	19 " ..	Alexander Cameron.....	Capitaine.....	St-Peters, C.-A.......	Yarmouth, N.-E..	15 00
6268	19 " ..	George H. Brannon.....	"	Centreville, Ile du cap.	" ...	15 00
6269	19 " ..	Laurence Watt.	Second	Vancouver, C.-A	Vancouver, C.-A..	6 00
6270	19 " ..	John Robertson	"	"	" ..	6 00
6271	19 " ..	William W. Burns.....	Capitaine. ...	Norton, N.-B.........	St-Jean, N.-B....	15 00
6272	19 " ..	Daniel Apt.	"	Westfield, N.-B.......	"	15 00
6277	19 " ..	Mansfield Barton.	"	Campbellton, N.-B....	Montréal, P.-Q....	15 00
6253	26 " ..	Oscar Cameron..........	"	Victoria, C.-B........	Victoria, C.-A....	15 00
6274	26 " ..	Charles H. Rush........	"	Frédéricton, N.-B.....	Yarmouth, N.-E..	15 00
6276	26 " ..	Joseph Millette.	"	Sorel, P.-Q	Montréal, P.-Q...	15 00
6277	1er " ..	Simeon Coolen....	"	Vancouver, C.-A.....	Vancouver, C.-A..	15 00
6278	1er " ..	Abel Pearce.........	"	Strathcona, Alta......	Edmonton, Alta..	15 00
6279	1er " ..	George Morton Morrell..	"	St-John, N.-B........	Yarmouth, N.-E..	15 00
6280	1er " ..	Perley W. McBride.....	Second.	Waterville, N.-E......	" ...	6 00
6281	1er " ..	John Standly...	Capit. (brevet tempor.)	Banff, Alta..........	Kenora, Ont......	5 00
6282	1er " ..	Ole Dahl....	"	"	"	5 00
6283	7 " ..	George Jones.	Capitaine	Esquimalt, C.-A......	Victoria, C.-A....	15 00
6284	7 " ..	Robert Thomson	Second.... ..	Victoria, C.-A.......	"	6 00
6285	7 " ..	William R. Isherwood..	"	Fort-Francis, Ont. ...	West Selkirk, Man.	6 00
6286	7 " ..	John Arnold Mowry....	Capitaine.....	St-Jean, N.-B.. .. .	Yarmouth, N.-E..	15 00
6287	7 " ..	Clair D. Baker..........	"	Margaretville, N.-E...	" ...	15 00
6288	13 " ..	Henry C. Cartmell......	Second........	Chilliwack, C.-A ...	Vancouver, C.-A..	6 00
6289	13 juin..	James Vincent Cavanagh	Capitaine.. ...	Perth, Ont	Ottawa, Ont	15 00
6290	18 " ..	Charles A. Britton......	Capit. (brevet tempor.)	Sturgeon-Falls, Ont...	"	5 00
6291	20 " ..	John Annett......	Second......	Nelson, C.-A	Nelson, C.-A......	6 00
6292	20 " ..	William H. Murphy ...	"	Clarks-Harbour, N.-E.	Yarmouth, N.-E.	6 00
6293	20 " ..	John S. Nicholson.....	"	Goderich, Ont.........	Windsor, Ont.....	6 00
6294	20 " ..	John Peter McLeod.....	Capitaine....	Hamilton, Ont........	"	15 00
6295	20 " ..	Eugene Carpentier......	Second	Champlain, P.-Q	Montréal, P.-Q....	6 00
6296	20 " ..	Elieud Hoffman.........	"	Berthier, P.-Q........	" ...	6 00
6297	23 " ..	David G. Morrissey.....	Capitaine.....	Clarks-Harbour, N.-E.	Yarmouth, N.-E..	15 00
6298	29 " ..	Henry Carr Cartmell....	"	Chilliwack, C.-A	Vancouver, C.-A..	15 00
6299	29 " ..	Xavier Brisebois........	"	Ottawa, Ont....	Ottawa, Ont......	15 00
6300	8 juil..	Joseph Connor..........	Second.	Victoria, C.-A........	Victoria, C.-A....	6 00
6301	8 " ..	Charles A. Murdock	Capitaine.....	Sherbrooke, N.-E.....	Yarmouth, N.-E..	15 00
6302	8 " ..	Frederick A. Harrison...	"	Owen-Sound, Ont....	Collingwood, Ont	15 00
6303	8 " ..	Oliver George Kinnie....	"	Vancouver, C.-A......	Vancouver, C.-A..	15 00
6304	8 " ..	Albert F. Stanton. ...	Capit. (brevet tempor.)	Port-Stanton, Ont.....	Collingwood, Ont.	5 00
6305	13 " ..	Charles Lewis Fischer...	Capitaine.....	Victoria, C.-A.......	Victoria, C.-A....	15 00
6306	13 " ..	Gilbert W. Brewster....	Second	Ladner, C.-A..........	Vancouver, C.-A..	6 00
6307	18 " ..	Telesphore Martin	Capit. (brevet tempor.)	Pointe-Fortune, P.-Q..	Montréal, P.-Q....	5 00
6308	18 " .	James Andrew Lamb....	Capitaine.....	Arrowhead, C.-A.	Nelson, C.-A......	15 00
6309	26 " ..	James Arthur Nipon....	Second........	Denman-Island, C.-A..	Victoria, C.-A....	6 00
6310	26 " ..	Thomas John Robinson.	"	Wabigoon, Ont..... ..	West-Selkirk, M..	6 00
6311	26 " ..	James Samuel Jones....	Capitaine.....	Port-Maitland, Ont...	Toronto, Ont.....	15 00

LISTE des brevets accordés aux capitaines et seconds, pour navigation intérieure et cabotage, durant les douze mois terminés le 31 mars 1911—*Suite.*

N° du bre-vet.	Date du brevet.	Noms.	Grades.	Adresses.	Endroits où furent passés les examens.	Honoraires
	1910					$
6312	9 août	James Dennett	Second	NewWestminster, C.-A	Vancouver, C.-A.	6 00
6313	9 "	"	Capitaine	" "	"	15 00
6314	9 "	Ezra Groleau	Second	Vancouver, C.-A	"	6 00
6315	9 "	Samuel Herbert Coldicutt	"	Victoria, C.-A	Victoria, C.-A	6 00
6316	9 "	" "	Capitaine	"	"	15 00
6317	9 "	James A. Morrison	"	"	"	15 00
6318	9 "	Edouard Cloutier	"	Anse-à-Giles, P.Q	Montréal, P.Q	15 00
6319	9 "	Charles D. MacLean	Second	Chatham, N.-B	Yarmouth, N.-E.	6 00
6320	11 "	Oscar Wanamaker	Capitaine (br. temp.)	Lakefield, Ont	Ottawa, Ont	5 00
6321	11 "	Charles McLeod	Capitaine (br. temp.)	Cumberland, Ont		5 00
6322	19 "	Joseph Frenette	Capitaine	Québec, Qué	Montréal, P.Q	15 00
6323	19 "	John Finlay	"	Vancouver, C.-A	Vancouver, C.-A.	15 00
6324	19 "	Ralph F. Forrest	"	Lockport, Man	West-Selkirk, Man	15 00
6325	16 sept.	Stanley B. Wright	Capitaine (br. temp.)	Bobcaygeon, Ont	Collingwood, Ont.	5 00
6326	16 "	Thomas A. Brown	Capitaine	Sarnia, Ont	Windsor, Ont	15 00
6327	16 "	Thomas Bushey	"	Byng-Inlet, Ont	Toronto, Ont	15 00
6328	16 "	Herbert L. Duhamel	"	Vancouver, C.-A	Vancouver, C.-A.	15 00
6329	16 "	Zotique Mongeau	"	Sorel, P.Q	Montréal, P.Q	15 00
6330	16 "	Joseph Alphonse Lepine.	"	St-Claire, P.Q	"	15 00
6331	16 "	Joseph Coutu	"	Saint-Roch, rivière Richelieu.	"	6 00
6332	16 "	James Benham	"	Lockeport, N.-E	Yarmouth, N.-E	15 00
6333	16 "	Wallace G. Rockwell	"	Rivière Hébert, N.-E.	"	6 00
6334	16 "	Harry Albert Tufts	"	St-Jean, N.-B	"	15 00
6335	16 "	Herbert C. Crabbe	"	Brown's-Flat	"	15 00
6336	16 "	John Thompson	Second	Arrowhead, C.-A.	Nelson, B.C	6 00
6337	16 "	William Gasper Jackson.	Capitaine	Upper North-Sydney, N.-E.	N.-Sydney, N.-E.	15 00
6338	16 "	John Burns Moore	"	Oliphant, Ont	Windsor, Ont	15 00
6339	16 "	Gilbert George Brown	"	Vancouver, C.-A	Vancouver, C.-A.	15 00
6340	16 "	"	Second	"	"	6 00
6341	16 "	Gordon Inness	Capitaine	Liverpool, N.-E.	Yarmouth, N.-E.	15 00
6342	16 "	John W. Dollar	Second	Hampstead, N.-B.	"	6 00
6343	16 "	William Blake	"	Toronto, Ont	Montréal, P.Q	6 00
6344	19 "	Joseph Mongeau	Capitaine	Sorel, P.Q	"	15 00
6345	29 "	Roderick MacKillop	"	Vancouver, C.-A	Vancouver, C.-A	15 00
6346	29 "	Gwilym Arthur Williams	Second	"	"	6 00
6347	8 oct.	Donald McGillivray.	"	Kingston, Ont	Montréal, P.Q	6 00
6348	6 "	Ludoric Lacouture	Capitaine	Montréal, P.Q	"	*15 00
6349	6 "	George Bruce McLeod	Second,	Proctor, C.-A	Nelson, C.-A	6 00
6350	6 "	Frank Goreham	Capitaine	Woods-Harbour, N.-E.	Yarmouth, N.-E.	15 00
6351	6 "	Sydney A. Harris	"	Vancouver, C.-A	Victoria, C.-A	15 00
6352	6 "	James Wilson Sutherland	"	North-Sydney, N.-E.	N.-Sydney, N.-E.	15 00
6353	6 "	Arthur George Cousins	Capitaine	Belleville, Ont	Windsor, Ont	15 00
6354	13 "	Charles H. Marshall	"	Halifax, N.-E	Halifax, N.-E	15 00
6355	13 "	Douglas Copperthwaite	Capitaine (br. temp.)	Campbellford, Ont		5 00
6356	13 "	John Parker Pearson	Capitaine	Owen-Sound, Ont	Windsor, Ont	15 00
6357	13 "	James Pendergast	Capitaine (br. temp.)	Cornwall, Ont		5 00
6358	13 "	Gordon Evans	Second	Victoria, C.-A	Victoria, B.C.	6 00
6359	26 "	George Moraes	Capitaine	"	"	15 00
6360	26 "	Ellice Martin Cavin	"	"	"	15 00
6361	26 "	Norman Gilbert Marvin	Second	Dartmouth, N.-E.	Halifax, N.-E	6 00
6362	26 "	Adolphe Lalonde	"	Cheneville, P.Q	Montréal, P.Q	6 00
6363	26 "	Robert Thomas Drever	Capitaine	Vancouver, C.-A	Vancouver, C.-A.	15 00
6364	4 nov.	William S. Gale	"	Sombra, Ont	Windsor, Ont	15 00
6365	4 "	Samuel Nelson	Second	Vancouver, C.-A	Vancouver, C.-A.	6 00
6366	8 "	Arthur Coutu	"	St-Roch, P.Q	Montréal, P.Q	6 00
6367	18 "	James S. Crouse	Capitaine	Bridgewater, N.-E	Lunenburg, N.-E.	15 00
6368	18 "	Charles Albert Gilbert	"	Victoria, C.-A	Victoria, C.-A	15 00
6369	18 "	"	Second	"	"	6 00

LISTE des brevets accordés aux capitaines et seconds, pour navigation intérieure et cabotage, durant les douze mois terminés le 31 mars 1911—*Suite.*

N° du brevet	Date du brevet.	Noms.	Grades.	Adresses.	Endroits où furent passés les examens.	Honoraires.
	1910.					$
6370	1er déc.	Angus McLeod	Second	Vancouver, C.-A.	Vancouver, C.-A.	6 00
6371	1er "	AngusCarmichaelPenney	"	North-Vancouver, C.-A	"	6 00
6372	1er "	William Frank Lipsett	"	St-Jean, N.-B.	Yarmouth, N.-E.	6 00
6373	1er "	Elie Bouille	Capitaine	L'Ange-Gardien, P.Q.	Montréal, P.Q	15 00
6374	7 "	Percy Massey Pearson	Second	West-Selkirk, Man.	West-Selkirk, Man.	6 00
6375	14 "	William Liddell	Capitaine	Kingston, Ont.	Windsor, Ont.	15 00
6376	14 "	George Nelson Hudgin	"	Picton, Ont.	"	15 00
	1911.					
6377	10 jan.	William Sutherland	Second	Vancouver, C.-A.	Victoria, C.-A.	6 00
6378	10 "	AlphonsusGeorgeGleeson	"	76 Masterman-Road-E, Ham, Londres, Angleterre.	Yarmouth, N.-E.	6 00
6379	10 "	Jean-Baptiste C. Haymond.	Capitaine	Beauharnois, P.Q.	Montréal, P.Q	15 00
6380	19 "	Sidney W. Collacott	Second	Nelson, C.-A.	Nelson, C.-A.	6 00
6381	19 "	James Ewing Noel	Capitaine	Victoria, C.-A.	Victoria, C.-A.	15 00
6382	19 "	Hector Larosie	Second	Pierville-Mills, P.Q.	Montréal, P.Q.	6 00
6383	19 "	Archibald John Currie	"	Collingwood, Ont.	Collingwood, Ont.	6 00
6384	19 "	Hermenegilde St. Marseille.	"	Cascades-Point, P.Q.	Montréal, P.Q	6 00
6385	19 "	Harry James Martin	"	Kingston, Ont.	"	6 00
6386	19 "	Charles AlexanderMartin	"	"	"	6 00
6387	19 "	Amede Seguin	"	Hudson-Heights, P.Q.	"	6 00
6388	19 "	Wilfrid Frottier	Capitaine	St-Anne de Bellevue, P.Q.	"	15 00
6389	19 "	Calvin Eldridge	Second	C. G. S. "Curlew," Halifax, N.-E.	Halifax, N.-E.	6 00
6390	26 "	Alexander Cameron	"	80 Shore St. Gourock, Ecosse.	Victoria, C.-A.	6 00
6391	26 "	Gagstad Erling	Capitaine	Victoria, C.-A	"	15 00
6392	26 "	SamuelJeremiah Delaney	"	Morrisburg, Ont.	Collingwood, Ont.	15 00
6393	26 "	Eldon Walkinshaw	Second	Collingwood, Ont.	"	6 00
6394	26 "	Alphonse Hoffmam	Capitaine	Berthier, P.Q.	Montréal, P.Q.	15 00
6395	26 "	Charles Livingstone Ross	Second	Portsmouth, Ont.	"	6 00
6396	26 "	Wendell James Brown	Capitaine	Corunna, Ont.	Windsor, Ont.	15 00
6397	10 fév.	William James Balcom	Second	Halifax, N.-E.	Halifax, N.-E	6 00
6398	10 "	David Candow	"	Vancouver, C.-A.	Vancouver, C.-A.	6 00
6399	10 "	Roderick MacKenzie	"	Victoria, C.-A	Victoria, C.-A.	6 00
6400	10 "	Donat Lemay	Capitaine	Lotbinière, P.Q.	Montréal, P.Q.	15 00
6401	10 "	Joseph Latour	"	St-Ignace de Loyola, P.Q.	"	15 00
6402	10 "	Thomas Tolson Edwards.	"	Vancouver, C.-A	Vancouver, C.-A.	15 00
6403	10 "	Edward Seymour Gage	Second	Toronto, Ont.	Toronto, Ont.	6 00
6404	10 "	Theodore S. Seaman	Capitaine (br. tempor.)	Sauble-Falls, Ont.	Collingwood, Ont.	5 00
6405	22 "	Stanley Murch	Second	Collingwood, Ont.	"	6 00
6406	22 "	Earnest Russell Elyea.	"	Mairs-Mills, Ont.	"	6 00
6407	22 "	Daniel Martin	Capitaine	Nanaïmo, C.-A.	Victoria, C.-A.	15 00
6408	22 "	Charles A. Neal	Second	Courtright, Ont.	Windsor, Ont.	6 00
6409	22 "	Thomas E. Hefferman	"	Picton, Ont.	"	6 00
6410	22 "	David Combe	Capitaine	Vancouver, C.-A.	Vancouver, C.-A.	15 00
6411	22 "	Samuel Dawe	"	"	"	15 00
6412	22 "	Frank H. Hawkes	Second	Collingwood, Ont.	Collingwood, Ont.	6 00
6413	22 "	Alfred Francis	"	Toronto, Ont.	Toronto, Ont.	6 00
6414	22 "	Edward Georgeson	"	Victoria, C.-A.	Victoria, C.-A.	6 00
6415	22 "	William B. McCarthy	"	Vancouver, C.-A.	Vancouver, C.-A.	6 00
6416	22 "	Thomas Tolson Edwards.	"	"	"	6 00
6417	13 mars.	Charles Britton	"	Meaford, Ont.	Toronto, Ont.	6 00
6418	13 "	John Buchanan	Capitaine	Toronto, Ont.	"	15 00
6419	13 "	William Davidson	"	Village de Dorset, Ont.	Collingwood, Ont.	15 00
6420	13 "	Malcolm Stalker	"	Penetanguishine, Ont.	"	15 00
6421	13 "	John A. McLellan	Second	East-Linton, Ont.	Windsor, Ont.	6 00
6422	13 "	Albert J. Hogue	"	Brookholm, Ont	"	6 00

DOC. PARLEMENTAIRE No 21

LISTE des brevets accordés aux capitaines et seconds, pour navigation intérieure et cabotage, durant les douze mois terminés le 31 mars 1911—*Fin.*

N° du brevet	Date du brevet.	Noms.	Grades.	Adresses.	Endroits où furent passés les examens.	Honoraires.
	1910.					$
6423	13 mars.	James Pope	Capitaine	Louisburg, N.-E.	Halifax, N.-E.	15 00
6424	13 "	William Allan Darling	Second	Collingwood, Ont.	Collingwood, Ont.	6 00
6425	13 "	Joseph Leduc	Capitaine	St-Henri, P.Q.	Montréal, P.Q.	15 00
6426	13 "	Joseph Lazare D. Morin	"	St-Marcel, P.Q.	"	15 00
6427	13 "	Oscar Mercier	Second	Berthier-en-Bas, P.Q.	"	6 00
6428	13 "	Philippe Gagnon	"	Rivière-Ouelle, P.Q.	"	6 00
6429	13 "	Octave Houde	"	St-AntoinedeTilly, P.Q	"	6 00
6430	13 "	Frank A. Firth	Capitaine	Lockeport, N.-E.	Yarmouth, N.-E.	15 00
6431	13 "	James P. Loughery	"	St-Jean, N.-B	"	15 00
6432	13 "	Richard Avery Minniss	"	Morden, N.-E.	"	15 00
6433	13 "	Lewis F. Barkhouse	Second	Westport, N.-E.	"	6 00
6434	13 "	William Dalton	"	Sault Ste-Marie, Ont.	Windsor, Ont.	6 00
6435	13 "	Philias Blouin	"	Québec, Qué	Montréal, P.Q.	6 00
6436	13 "	James Jackson	Capitaine, br.	Indian-White-Horse, W.T.Y.		5 00
6437	13 "	Joseph John May	Capitaine	Little-Current, Ont.	Collingwood, Ont.	6 00
6438	13 "	Hartford D. Laughlin	Second	Midland, Ont.	"	6 00
6439	29 "	Angus Gordon MacKay	Capitaine	Owen-Sound, Ont.	Toronto, Ont.	15 00
6440	29 "	James D. Montgomery	"	Collingwood, Ont.	Collingwood, Ont.	15 00
6441	29 "	Adam Casson	"	Gore-Bay, Ont	Toronto, Ont.	15 00
6442	29 "	Herbert Williard LaRush	"	Toronto, Ont	"	15 00
6443	29 "	Alexander Ryan	"	Millville, C.B., N.-E.	North-Sydney, N E	15 00
6444	29 "	Robert Wilson	"	Vancouver, C.-A.	Vancouver, C.-A.	15 00
6445	29 "	James Batt	Second	"	"	6 00
6446	29 "	William Herbert Ransom	"	King, Ont	Collingwood, Ont.	6 00
6447	29 "	Robert Stuart Kerr	"	Victoria, C.-A.	Victoria, C.-A.	6 00
6448	29 "	Frank Gosse	"	"	"	6 00
6449	29 "	Nelson McGlennon	Capitaine	Toronto, Ont.	Toronto, Ont.	15 00
6450	29 "	Douglas Copperthwaite	"	Peterborough, Ont.	"	15 00
6451	29 "	Henry Douglas	"	Birdsall, Ont.	"	15 00
6452	29 "	Arthur Jefferys	"	Brantford, Ont.	"	15 00
6453	29 "	Frank William Kingston	"	Port-Colborne, Ont.	"	15 00
6454	29 "	Victor Houde	Second	St-AntoinedeTilly, P.Q	Montréal, P.Q.	6 00
6455	29 "	William Vincent Smith	Capitaine	Seeley's-Bay, Ont.	"	15 00
6456	29 "	Calice P. Bourgeois	Second	Chéticamp, N.-E.	Yarmouth, N.-E.	6 00
6457	29 "	Andrew B. Guilfoil	Capitaine	St-Jean, N.-B	"	15 00
6458	29 "	James Curwen	"	Richibucto, N.-B.	"	15 00
6459	29 "	Christopher McLean	"	Chatham, N.-B.	Halifax, N.-E.	15 00
6460	29 "	Arthur L. Woods	Second	Halifax, N.-E.	"	6 00
6461	29 "	William Sitland	Capitaine	"	"	15 00
6462	29 "	James Lawrence	"	Vancouver, C.-A.	Vancouver, C.-A.	15 00
6463	29 "	Ernest Samuel Bailey	Second	Collingwood, Ont.	Collingwood, Ont.	6 00
6464	29 "	Arthur James Kelly	Capitaine	Kippewa, Ont.	"	15 00
6465	29 "	Joseph Harris Daball	Capitaine, br.	Collingwood, Ont.		5 00
6466	29 "	McLean Campbell	Capitaine	"	Collingwood, Ont.	15 00
6467	29 "	Arthur Arch. Hudson	"	"	"	15 00

LISTE des brevets de service accordés aux capitaines et seconds, pour navigation intérieure et cabotage, durant les douze mois terminés le 31 mars 1911.

N° du brevet	Date du brevet.	Noms.	Grades.	Adresses.	Endroits où l'examen a été passé.	Honoraires.
	1910.					$
3411	8 août.	Enoch Mason	Capitaine	Baie Mahone, N.-E.	Halifax, N.-E.	8 00

LISTE des brevets de capacité accordés durant l'année terminée le 31 mars 1911 à des capitaines, seconds et premiers lieutenants de navires de mer.

Nº du brevet	Date du brevet.	Noms.	Grades.	Adresses.	Endroits où furent passés les examens.	Honoraires.
	1910.					$
3833	1er avril	Robert J. Dustan......	1er lieutenant.	Pictou, N.-E	Halifax, N.-E.....	8 00
3834	1er "	Harry Stewart Morris...	Capitaine	Middleton, N.-E......	"	15 00
3835	1er "	Hiram C. Mitchell......	Second........	Halifax, N.-E......	"	8 00
3836	26 "	Albert G. Hermanson...	Capitaine ...	St-Jean, N.-B..	Yarmouth, N.-E..	15 00
3837	26 "	David I. Wade.........	1er lieutenant.	Annapolis, N.-E	" ..	8 00
3838	3 juin.	John Cecil Conroy......	" ..	Institut Seaman	Vancouver, C.-A..	8 00
3839	3 "	Robert J. Blair........	Capitaine	Karsdale, N.-E.	Yarmouth, N.-E..	8 00
3840	3 "	John McIntyre.	1er lieutenant.	Vancouver, C.-A......	Vancouver, C.-A..	8 00
3841	3 "	James Laurence........	" ..	"	" ..	8 00
3842	17 "	Sidney Alex. Smith.....	Capitaine	55 rue Thompson, Aberdeen...............	" ..	8 00
3843	17 "	Edward J. Hagan	"	Liverpool, N.-E......	Yarmouth, N.-E..	8 00
3844	16 juill.	G. E. Lloyd Kay	1er lieutenant.	St-Jean, N.-B........	Halifax, N.-E....	8 00
3845	4 août.	William Freder'k Evelyn	Capitaine.....	Yarmouth, N.-E.. ...	Yarmouth, N.-E..	15 00
3846	13 "	Joseph Russell Stenhouse	1er lieutenant.	23 Avenue Victoria, Barrow-in-Furness, Angleterre.	Vancouver, C.-A..	8 00
3847	7 sept.	William J. McCandless..	" ..	Mission Seamen ...	" ..	8 00
3848	7 "	Eugene Loftus.........	Capitaine.....	3 rue Fraser, W. Nensington, Londres, Ouest.	Victoria, C.-A....	15 00
3849	7 "	Peter F. Mallett........	"	Yarmouth, N.-E......	Yarmouth, N.-E..	15 00
3850	7 "	Roderick McDonald....	Second........	New-York, E.-U.A...	" ..	8 00
3851	7 "	John Clair Gold........	Capitaine.....	Vancouver, C.-A......	Vancouver, C.-A..	15 00
3852	7 "	Hubert Shadforth.......	"	"	" ..	15 00
3853	6 oct.	Walter Douglas Roach..	1er lieutenant.	"	" ..	8 00
3854	6 "	Newton A. Wilkie	Capitaine.....	Middle La-Have, N.-E.	Yarmouth, N.-E..	15 00
3855	22 "	Arthur Thos. Willoughby	Second..	Vancouver, C.-A......	Vancouver, C.-A..	8 00
3856	6 nov.	Alan Comben Lambert..	1er lieutenant.	126 Landcroft Road, E. Dulwich, Londres, Angleterre.	Victoria, C.-A....	8 00
3857	7 déc.	Herbert Andrew Johnson	" ..	111 rue Coltman, Hull, Angleterre.	"	8 00
3858	7 "	James Allen Rice... ..	" ..	Yarmouth, N.-E.. ...	Yarmouth, N.-E..	8 00
3859	7 "	George A. McBride.....	Second.......	Harbourville, N.-E....	" ...	8 00
3860	7 "	Alexander H. Strumm..	Capitaine.....	Baie Malone, N.-E.. ..	" ...	15 00
3861	7 "	Peter Laureat Lachance.	"	Québec, P.Q	" ...	15 00
3862	13 "	George Parker Burris....	Second..	Mid' Musquodoboit, N.-E.	Halifax, N.-E....	8 00
	1910					
3863	10 jan.	Ralph E. Sabean........	1er lieutenant.	Yarmouth, N.-E......	Yarmouth, N.-E..	8 00
3864	10 "	Daniel McCallum..	" ..	Victoria, C.-A.......	Victoria, C.-A....	8 00
3865	10 "	Arthur Ambrose Atkins.	Capitaine.....	137 Isledon Rd., Finsbury Park, London N., Ang.	Vancouver, C.-A..	15 00
3866	2 fév..	David Mason Taggart...	1er lieutenant.	Lower-Onslow, N.-E. .	Halifax, N.-E....	8 00
3867	14 "	William Ramsay........	Second........	Nº 1 rue Mollison, Dundee.	Yarmouth, N.-E..	8 00
3868	14 "	Charles A. Z. Forsell ..	"	Yarmouth, N.-E......	"	8 00
3869	14 "	Richard Lechner........	"	Philadelphie, E.-U.A.	Ottawa, Ont	8 00
3870	15 mars.	Walter B. Bethell.	Capitaine.....	Halifax, N.-E........	Halifax, N.-E... .	15 00
3871	15 "	H. Marshall O'Hara.....	"	Isaacs-Harbour, N.-E.	"	15 00
3872	23 avril.	Fletcher C. Zwicker.....	"	Baie Mahone, N.-E. ..	Yarmouth, N.-E..	15 00
3873	10 mai.	Paul S. Corkum.	1er lieutenant.	Middle-La-Have, N.-E.	" ..	8 00
3874	25 "	Winslow A. McKay.....	" ..	Shelburne, N.-E... ..	" ..	8 00
3875	2 juin.	Collin McKay.....	" ..	"	Halifax, N.-E.....	8 00
3876	7 "	Gustav Follmer	Capitaine	Victoria, C.-A.......	Victoria, C.-A....	15 00
3877	20 "	Wilbert A. Card........	Second..	Summerville, N.-E. ..	Yarmouth, N.-E..	8 00
3878	20 "	Reginald Rose	"	Cheverie, N.-E. .. .	" .	8 00
3879	20 "	Arthur Ellis...... . ..	1er lieutenant.	Economy, N.-E.......	" ...	8 00
3880	13 juill.	Wilfred Lockhart.......	Capitaine	Hantsport, N.-E......	" ..	15 00
3881	13 "	Fred S. Inness..........	" ...	Liverpool, N.-E.	" ...	15 00
3882	13 "	Alexander Walter.......	Second..	Vancouver, C.-A.....	Vancouver, C.-A..	8 00
3883	26 "	David Innes Wade	"	Annapolis, N.-E......	Yarmouth, N.-E..	8 00
3884	26 "	Alexander P. Strumm ..	Capitaine...	Lunenburg, N.-E.....	" ..	15 00

Liste des brevets de capacité accordés durant l'année terminée le 31 mars 1911 à des capitaines, seconds et premiers lieutenants de navires de mer.

Nº du bre-vet.	Date du brevet.	Noms.	Grades.	Adresses.	Endroits où furent passés les examens.	Honoraires.
	1910					$
3885	26 juil..	Maurice W. Geldert ...	1er lieutenant.	Morell-Station, I.P.-E.	Yarmouth, N.-E..	8 00
3886	8 août.	James Alexander Walker	" .	Garnethill-Glasgow, Scotland	Victoria, C.-A....	8 00
3887	8 " .	Henry O. Forward......	Capitaine.....	Burgeo, Terreneuve...	Yarmouth, N.-E..	15 00
3888	8 " .	Wilbert A. Inness......	"	Liverpool, N.-E.	" ..	15 00
3889	14 sept..	Jabez James Hancock...	Second	British-Consul, New-York.	" ..	8 00
3890	14 " .	Peter Sinclair	Capitaine.....	Vancouver, C.-A......	Vancouver, C.-A..	15 00
3891	14 " .	Ambrose Landry........	Second........	Carleton, Qué.........	Yarmouth, N.-E..	8 00
3892	14 " .	Stanley J. Kaulback....	1er lieutenant.	Mahone-Bay, N.-E....	" ...	8 00
3893	14 " .	Thomas Eli Walker.....	Second........	Seattle, E.-U. A. ...	Vancouver, C.-A..	8 00
3894	14 " .	Arthur S. Warner	"	New-York, E.-U.A...	Yarmouth, N.-E..	8 00
3895	14 " .	Charles William Whidden	Capitaine....	Weymouth, N.-E.....	" ...	15 00
3896	29 " .	James Alfred Chalmers.	1er lieutenant.	Garron Broughty Ferry W., Scotland......	Vancouver, C.-A..	8 00
3897	29 " .	Frederick James Brewis.	Capitaine.....	59 Whitehall-Road, Gateshead-on-Tyne.	Victoria, C.-A....	15 00
3898	7 oct..	William Kinane........	Second..... .	Victoria, C.-A........	"	8 00
3899	7 " ..	Walter B. McCarthy....	Capitaine.....	Halifax, N.-E...	Yarmouth, N.-E..	15 00
3900	11 " ..	Alexander D. Livingston	"	Grand-Bras-d'Or, Cap-Breton, N.-E.	Halifax, N.-E....	15 00
3901	11 " ..	Andrew Brown..........	1er lieutenant.	Cheverie, N.-E.	Yarmouth, N.-E .	8 00
3902	26 " ..	Christian A. P. Jensen..	"	14th Columbia Place, Brooklyn, N.-Y.	" ...	8 00
3903	26 " ..	Arthur R. C. Newburgh.	"	Vancouver, C.-A......	Vancouver, C.-A..	8 00
3904	8 nov..	Charles B. Smith	Second.......	"	" ..	8 00
3905	18 " ..	Sidney Alexander Smith.	Capitaine.. ...	55 Thomson Street, Aberdeen, Scotland.	" ..	15 00
3606	18 " ..	Hiram Cranswick Mitchell.	"	139 Upper Water Str., Halifax, N.-E.	Yarmouth, N.-E..	15 00
3907	9 déc..	Edmund L. R. Humphreys.	"	16 Rockfield Rd., Anfield, Liverpool, Ang.	Victoria, C.-A....	15 00
	1911.					
3908	7 jan..	Maurice Mayall.........	"	R.M.S. Empress of India.	Vancouver, C.-A..	15 00
3909	7 " ..	William Fraser..........	"	New York City, E.-U.A	Yarmouth, N.-E..	15 00
3910	26 " ..	William Sheppard	1er lieutenant.	H.M.C. College, Halifax, N.-E.	Halifax, N.-E	8 00
3911	13 fév..	Oswald Rennison Parker	Capitaine.....	Victoria, C.-A........	Victoria, C.-A....	15 00
3912	22 " ..	Leonard Arthur Waters.	"	San-Francisco, E.-U.A	Vancouver, C.-A..	15 00
3913	10 mars.	James S. Lecain.........	1er lieutenant.	Cheverie, Annapolis, N.-E.	Yarmouth, N.-E..	8 00
3914	16 " .	Alfred Grahm....	Second........	New-Glasgow, N.-E...	" ...	8 00
3915	16 " .	Robert N. Anderson....	1er lieutenant.	Port-Elgin, N.-B......	" ...	8 00
3916	16 " .	G. A. Lloyd Kay........	Second........	St-Jean, N.-B.........	" ...	8 00

APPENDICE N° 20.

LISTE donnant les noms des stations où il y a des feux, et les noms des gardiens de phares, etc., du Dominion du Canada.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Noms des stations.	Noms des gardiens de phares.	Nominations.	Appointements.
			$ c.
Alberton	Jas. A. Leavitt	2 nov. 1910	120 00
Annandale	Alfred Robertson	6 oct. 1898	180 00
Block-House, Pointe	A. S. McNeil	25 mars 1901	545 00
Brighton-Range	Francis W. Hughes	1 avril 1909	335 00
Brush, quai	D. W. McPherson	13 jan. 1899	120 00
Cascumpec, île	James Tuplin	5 mai 1897	440 00
Crapaud, extérieur	Abner J. Howatt	22 juill. 1893	180 00
" intérieur	James Inman	13 août 1901	180 00
Cardigan, rivière	John W. Morrison	15 " 1901	140 00
Cap-aux-Ours	Luther Jordan	12 avril 1905	520 00
Cap-Egmont	Jos. J. D. Gallant	21 oct. 1902	380 00
Cap-Tryon	William Bell	17 mars 1905	380 00
Cove-Head-Range	John A. Kielly	27 nov. 1890	140 00
Darnley-Range	Geo. W. Wiggins	16 oct. 1896	220 00
Darnley, bassin	Chas. Taylor	14 juin 1897	120 00
Point-Est	R. J. McDonald	18 jan. 1901	980 00
Ile-aux-Poissons	J. A. L. McLellan		320 00
Georgetown-Inner	Jesse G. Clark	14 août 1901	220 00
Georgetown-Railway-Wharf	John Westaway	16 jan. 1906	180 00
Grande-Tracadie	J. W. McDonald	24 mai 1901	180 00
Hazard, Inner-Range " Outer-Range	Edwin Stewart		260 00
Indian-Point	J. S. Allen	18 mai 1898	545 00
Little-Channel	William Hardy	26 " 1875	180 00
Murray-Harbour, Inner	Robert Penny	11 nov. 1897	120 00
" Outer	Lemuel McLeod	21 déc. 1897	120 00
Miminegash, Inner	Elijah Costain	18 mai 1906	120 00
" Outer	Patrick O'Brien	14 " 1897	120 00
New-London	James H. McLeod	29 jan. 1896	220 00
Cap-Nord	James Phee	4 sept. 1897	440 00
Northport-Range	Wm. Champion	25 oct. 1897	180 00
North-Rustico	Jos. N. Pino	6 fév. 1897	220 00
Orwell	John McDonald	25 juin 1879	120 00
Pointe-Prim	Alex. McRae	10 déc. 1897	395 00
Panmure	W. E. Graham		440 00
" F. A.	Mathias Condon	4 août 1908	490 00
Savage, port	Jas. A. McDonald	11 juill. 1889	180 00
Sea-Cow-Head	M. P. O'Roneghan	21 avril 1873	440 00
Souris, Est	John D. Lavie	23 juin 1905	520 00
Summerside, quai	John Fraser	12 avril 1897	180 00
Summerside-Range	George W. Bell	10 " 1909	125 00
Saint-André, Pointe	George Connor	3 juin 1901	220 00
Ile Saint-Pierre	James W. Taylor	1 mai 1897	320 00
Port Saint-Pierre	Albert Anderson	25 juill. 1900	220 00
Tignish-Run	Agapé Gaudet	30 août 1897	220 00
Warren-Farm-Range	A. S. McNeil	16 mai 1907	140 00
Pointe-Ouest	William McDonald	22 jan. 1876	440 00
Ile-des-Bois	Roderick W. McKay	11 avril 1899	380 00
Wood-Island-Range	James Young	14 nov. 1902	140 00
Wrights-Range	Charles Wright	14 juin 1894	180 00

NOUVELLE-ECOSSE.

Noms des stations.	Noms des gardiens de phares.	Nominations.	Appointements. $ c.
Abbott, port	W. H. D'Entremont	22 mai 1888	140 00
Advocate, port	John H. Morris	10 août 1904	380 00
Annet, île	Lloyd Rogers	11 nov. 1902	600 00
Amherst-Harbour-Range F & B.	William Shea	21 mai 1908	260 00
Amherst-pt., quai	W. A. Downie	3 " 1909	105 00
Annapolis	Sos. McMullen	1er " 1908	140 00
Apple-River, feu et signal de brume	Hiel E. Elderkin	31 " 1905	980 00
Argyle	Chas. A. Amiro	6 fév. 1893	600 00
Arichat	Cap. Wm. Lavashe	17 oct. 1898	405 00
Arichat-W., alignement antérieur	Michall Gerrior	1er sept. 1904	140 00
" W., alignement postérieur	Edouard Delorey	1er " 1904	140 00
Arisaig	Hugh R. McAdam	14 nov. 1898	180 00
Avon, pont, rivière	Windsor E. Lt. Co	13 oct. 1892	200 00
Baccaro	Wm. L. Smith	9 jan. 1907	625 00
Barrington-Lightship	Capt. Jno. H. Lyons	18 juin 1897	980 00
Battery, pointe	Henry Naas	12 mars 1897	465 00
Rivière-aux-Ours	Wm. Hunt	10 avril 1905	260 00
Beaver, port	L. G. Cameron	15 fév. 1902	220 00
Beaver, île S. E	Theo. Sampson	13 oct. 1892	140 00
Ile-anx-Ours	Michael O'Brien	7 déc. 1906	*405 00
Beaver-Island, feu et signal de brume	W. E. O'Leary	22 fév. 1900	1,030 00
Belliveau, anse	J. H. Belliveau	16 " 1889	140 00
Betty, île	P. E. Christian	29 juin 1904	680 00
Biglow, pte, antérieur et postérieur	Earnest Mitchell	31 mars 1903	150 00
Ile-aux-Oiseaux	H. G. McKay	21 mai 1901	600 00
Rocher Noir	Chas. Robinson	16 mars 1885	440 00
Pointe du Rocher Noir	M. D. Morrison	8 juin 1892	380 00
Boars-Head	F. Ruggles	24 mai 1901	520 00
Rivière-aux-Achigans	David Vance	24 oct. 1907	140 00
Borden, quai	Fredk. Clarke	1er mai 1904	160 00
Bon-Portage	Angus Greenwood	14 jan. 1907	545 00
Feu de l'île Briar	J. N. Peters	6 juin 1901	565 00
Briard-Island, signal de brume	B. H. Morrell	6 " 1901	614 58
Brooklin, quai	Howard Godfroy	6 fév. 1885	125 00
Bunker, île	F. H. Doane	27 juill. 1904	545 00
" extrême nord	Jas. H. Schoville	16 jan. 1907	320 00
Budget	Freeman Pride	7 déc. 1905	320 00
Burnt-Coat	Wm. Y. Falkner	22 juin 1898	380 00
Bourgeois, îlot	Marian Burke	1er déc. 1902	120 00
Campbell, île	John A. McDonald	16 fév. 1907	220 00
Candlebox, île	Benjamin Leblanc	1er nov. 1892	465 00
Canso, port et False-Passage	Joseph Long	31 déc. 1896	465 00
Canso-Harbour, alignement	Wm. J. Mathews	17 " 1904	320 00
Cap d'Or, signal de brume	F. H. P. Dewis	13 avril 1898	980 00
Cap Fourchu, feu et signal de brume	T. S. Doane	31 déc. 1904	1,180 00
Cap Freel, signal de brume, Terreneuve	Michael Myrick	26 sept 1910	980 00
Cap George	Alex. McEachern	3 nov. 1882	680 00
Cap La Ronde	John J. Mauger	16 " 1898	520 00
Cap North. feu et signal de brume	Norman McLeod	14 oct. 1899	500 00
Cap Roseway	John L. McKenna	31 mars 1899	1,180 00
Cap Sable	Arthur Cunningham	16 juill. 1902	1,180 00
Cap Race, Terreneuve	John Myrfck	1er nov. 1897	2,300 00
Cap Saint-Georges	John Murray	8 sept. 1898	345 00
Cap St-Laurent	Chas. Jamieson	21 " 1893	600 00
Cap Ste-Morie	Benj. H. Robichaud	5 juill. 1886	520 00
Cap Sharpe	Freeman Yorke	30 juin 1902	980 00
Caribou, île	D. Falconer	20 déc. 1902	520 00
Carter, île	Robert McDonald	4 jan. 1886	405 00
Caveau, pointe, alignement	Germain Chiasson	20 août 1497	260 00
Charlo, anse, feu et signal de brume	Stephen C. Richard	4 nov. 1901	206 00
Chebouctou, feu antérieur et signal de brume.	Capt. Richard Holland	1er oct. 1906	1,180 00
Chester-Eet, Ironbound	Uriah Young	15 fév. 1884	625 00
Chéticamp	Marcelin Muise	27 nov. 1896	440 00

* $25.00 pour un cornet de brume portatif.

LISTE donnant les noms des stations où il y a des feux, et les noms des gardiens de phares, etc., du Dominion du Canada.

NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*

Noms des stations.	Noms des gardiens de phares.	Nominations.	Appointements.
			$ c.
Chéticamp, alignement	Philip Burgeois	23 mai 1898	260 00
Church, Pointe	J. H. Saulnier	8 août 1878	260 00
Clarke, avec alignement	Archd. Campbell	14 juil. 1910	140 00
Coffins, île	James E. Wentzell	2 juin 1909	540 00
Cold-Spring-Head	Willard Vanemburg	6 oct. 1909	220 00
Cole, port	Wm. M. Munro	23 avril 1907	120 00
Cole, port, alignement	Geo. C. Jamieson	21 oct. 1898	260 00
Country, port	Henry Burke	11 juin 1902	600 00
Cranberry, feu et signale de brume, île	James P. Hanlon	10 avril 1905	1,180 00
Crichton-Head	H. H. Crichton	6 mai 1874	320 00
Cross, feu et signale de brume, île	Chas. Wynacht	1 juil. 1910	980 00
Croucher, île	Geo. Croucher	31 janv. 1883	440 00
Dartmouth	Wm. Patterson	3 juin 1903	180 00
Devil, alignement antérieur et postérienr, île	W. G. Fulker	3 mai 1886	680 00
Dimock, Pointe	Windsor E. Lt. & Power Co.		130 00
Digby-Pier, mât-feu	Edwin Beaman	29 mai 1897	140 00
Ile-aux-Chiens	Simon Joyce	4 juil. 1884	260 00
Dover, port	Edward Morash	1 oct. 1906	360 00
Eatonville	Stewart McAleece	1 juil. 1910	85 00
Economy, mât-feu	Ingersoll L. McLellan	16 mai 1899	100 00
Ile-aux-Œufs	Howe H. Stoddard	23 mars 1909	645 00
Eddy, Pointe	Edward Mundell	28 juil. 1903	625 00
Flat, pointe sur alignement de brume	Thos. O'Neil	2 mai 1904	614 58
" "	C. M. Peters	1 mars 1910	565 42
Flint, feu et signale de brume, île	* Howard Tatton		
Fourchu-Head, feu	Geo. Hardy	16 juin 1909	190 00
Fort, Pointe	J. E. Misener	16 mai 1896	285 00
Fisherman, port	Théodore Beiswanger	8 déc. 1905	260 00
Gabarus	Jas. McDonald	22 nov. 1890	290 00
Gilbert, Pointe	Jos. W. Melanson	18 août 1894	300 00
George, feu et cloche de brume, île	Robt. Ross	18 jan. 1876	405 00
Gillis, Pointe	Hector McLean (M's son)	18 déc. 1897	260 00
Glasgow, Pointe	Abram Clory	15 juillet 1894	260 00
Grande-Digue	D. A. Kaulback	17 fév. 1908	105 00
Grand-Etang	Sévérin B. LeBlanc	25 mars 1905	120 00
Grand Passage, Ile-aux-Bruyéres	Chas. Buckman	7 janv. 1901	405 00
Grand-Bras-d'Or, alignement antérieur	Alex. Fraser	13 mai 1903	180 00
" " postérieur	Malcolm McLean	13 " 1903	140 00
Granville-Centre	Henry Rooney	24 fév. 1904	140 00
Ile Verte (Arichat)	Wm. A. Duann	12 mai 1903	680 00
Gregory, île	Michael Sampson	11 " 1907	260 00
Guion, île	James W. Hardy	30 janv. 1903	680 00
Glace-Bay, alignement antérieur	Michael McNeil	19 nov. 1907	140 00
" " postérieur	Angus McFarlane	19 " 1907	140 00
Guysboro	Moses C. Scott	19 avril 1884	345 00
Port-au-Bouche	Capt. Patrick Webb	19 fév. 1896	380 00
Anse-aux-Harengs	Wm. Brackett	28 août 1897	180 00
Henry, île	D. A. McLennan	1 " 1907	600 00
Highland, village	W. A. Hennessy	6 mai 1905	100 00
Hobson, île	John D. Smeltzer	10 avril 1900	440 00
Horton, morne	Mme S. M. Rathburn	3 sept. 1879	380 00
Hubbard, anse	Albert S. Coolin	31 oct. 1903	380 00
Harbour, île	Chas. G. Hodgson	16 juin 1908	440 00
Indian, port	Henry Boutilier	6 " 1901	260 00
Ingonish, île	Robt. F. Warren	17 sept. 1903	520 00
" port	Geo. A. Hines	17 avril 1909	230 00
Isaac, port	Ira L. Giffin	28 avril 1894	405 00
Ile Haute	Percy E. Morris	2 août 1904	680 00
Iona	F. X. S. McNeil	16 nov. 1901	180 00
Jeddore, roches	John W. Mitchell	29 sept. 1882	600 00
Jeddore, port, alignement	Jeremiah Harpell, Jr.	21 janv. 1901	320 00

* Temporaire à $75.00 par mois avec D. G. Ashton comme assistant à $1.50 par jour.

LISTE donnant les noms des stations où il y a des feux, et les noms des gardiens de phares, etc., du Dominion du Canada.

NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*

Noms des stations.	Noms des gardiens de phares.	Nominations.		Appointements.
				$ c.
Jérôme, pointe	Kenneth McAskill	30 juill.	1901	405 00
Jerseyman, île	Alphonse Thériault	1er "	1905	465 00
Jordan, jetée	John Frederick	19 déc.	1906	180 00
Kidston, île	Donald McRae	17 mai	1892	320 00
Kingsport	C. H. Huntley	30 juin	1890	160 00
Ketch, port	Chas. Martin	19 mai	1905	140 00
L'Ardoise, alignement	M. J. Sampson	6 juin	1909	85 00
" "	Thos. Brymer	6 "	1909	85 00
Lahave	W. H. Palmer	22 mai	1878	345 00
Lingan-Head	John Walsh	4 juill.	1904	320 00
Liscomb	James M. Hemlow	2 juin	1908	520 00
Little-Dyke	S. Stewart	1er mai	1906	100 00
Little-Hope	Capt. Almon Doggett	22 oct.	1901	955 00
Petite-Lorraine, port	Patrick Gallant	19 jan.	1900	180 00
Little-Narrows	Alex. W. Ross	23 mai	1902	220 00
Liverpool, Dolphin et Bridge	Town of Liverpool			30 00
Louisbourg	Philip Price	8 nov.	1897	396 85
Lockport	L. D. Orchard	1er jan.	1877	625 00
Louisbourg, port, alignement	Thomas Connington	6 oct.	1897	1,043 15
Louisbourg, signal de brume	D. A. Campbell	20 mars	1902	320 00
Mabou (feu extérieur)	E. Doyle	14 juin	1897	120 00
" (feu intérieur)	Roderick McLean	7 déc.	1906	120 00
Mainadieu	John Pope	11 sept.	1902	465 00
Maitland, quai	Lockhart Lawrence	28 fév.	1911	80 00
Margaree	John A. McRae	28 "	1907	600 00
Margaree, port (feu intérieur)	Miles A. Dunn	8 juin	1901	120 00
" " (feu extérieur)	R. McLellan	12 mai	1903	120 00
Margaretville	Capt. W. W. Gaucher	12 mars	1909	275 00
Marie-Joseph	Uriah M. Turner	13 mai	1910	345 00
Marjories, île	Michall McDonald	22 sept.	1909	150 00
Masstown, mât-feu	G. W. Vance	29 juin	1898	100 00
Maugers, grève, feu et feu antérieur	Wm. Iceton, sr	6 juill.	1903	980 00
Meteghan, rivière	L. C. Comeau	12 oct.	1875	180 00
Minudie, quai	Frederick Vernon	1er mai	1909	85 00
Mitcheners, pointe	William Currie	15 juin	1908	260 00
Medway-Head	Wm. Atkins	22 nov.	1909	335 00
Medway, port	Sam. F. Foster	17 fév.	1899	140 00
Moser, île	Samuel Moser	6 nov.	1885	465 00
Mullin, pointe	James Mullins	8 juin	1892	320 00
Munro, pointe	Malcolm Buchanan	25 oct.	1905	220 00
McKenzie, pointe	Donald McAulay	24 août	1909	230 00
Musquodoboit, port, alignement postérieur	Arch. M. Kent	29 avril	1904	160 00
	Fred. Kent, assistant	11 mars	1908	72 23
" " " antérieur	Jeremiah Kent	29 avril	1904	187 77
McNeil, grève	Lauchlin McNeil	6 août	1884	120 00
McMillan, pointe	John B. Chisholm	2 déc.	1905	285 00
McNab, île	Mathew Lynch	23 juin	1905	440 00
Maastown	C. W. Vance	29 "	1898	100 00
Port Nord-Est, alignement	Levi Perry	17 "	1899	320 00
Ile-aux-Nègres	Byron Nickerson	26 juill.	1897	520 00
Neil, port	A. A. Buchanan	14 août	1899	285 00
Canso-Nord	Robie McKay	4 fév	1882	440 00
Noël	Geo. C. Davidson	25 avril	1906	140 00
Ouitique, île	Fred. A. Burke	16 fév.	1907	545 00
Parker, anse	Thomas Milner	1er août	1909	150 00
Page, île	Alfred M. Powell	5 déc.	1905	345 00
Parrsboro	William Pettis	6 "	1888	545 00
Pease, île	Thos. Baker	19 mai	1879	545 00
Peggy, pointe	Sydney H. Garrison	22 déc.	1902	520 00
Pennant	P. A. Gray	30 juin	1903	180 00
Petit-de-Grat	E. Landry	23 fév.	1897	320 00
Pictou, barre	Geo. H Carmichael	18 nov.	1910	520 00
Pictou, douane	Alex Currie	13 oct.	1910	120 00

LISTE donnant les noms des stations où il y a des feux, et les noms des gardiens de phares, etc., du Dominion du Canada.

NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*

Noms des stations.	Noms des gardiens de phares.	Nominations.		Appointements. $ c.
Pictou, île ext. est	Andrew McFarlane	8 oct.	1892..	600 00
Pictou Island Pier, ext. ouest	Chas. D. Patterson	29 mars	1905..	600 00
"	Lauchlin Rankin	7 nov.	1910..	120 00
Pictou Harbour, alignement	David Lowden	12 juillet	1897..	320 00
Piper, anse	John C. McNeil	18 déc.	1897..	220 00
Pointe Aconi	John Charles Bonner	6 nov.	1903..	320 00
Pointe Prim, feu, signal de brume	W. E. Ellis	8 mars	1875..	1,180 00
Pointe Tupper	Duncan Gillis	1er avril	1906..	440 00
Pomquet Island	M. Murphy	18 déc.	1890..	520 00
Porter, Pointe	F. W. Bishop	29 avril	1904..	180 00
Portapique	Sam Creelman	2 mai	1901..	100 00
Port Bickerton	Théodore O'Hara	26 janv.	1901..	285 00
Port Félix	W. C. Boudrot	16 juillet	1902..	380 00
Port George	Geo. M. Foster	19 nov.	1897..	180 00
Port Greville, alignement	Ernest A. Hatfield	29 juin	1908..	320 00
Pope Harbour	Jas. Bollong	6 août	1877..	440 00
Port Hood	J. Allan McDonald	10 mai	1890..	380 00
Port Hubert	Watson Burgess	26 juillet	1892..	260 00
Port Mouton	J. Oscar Campbell	29 avril	1898 .	465 00
Port Maitland	A. J. Sallows	28 déc.	1900..	285 00
Port Lorne	George D. Corbett	31 mai	1904..	380 00
Port Wade	Chas. Slocum	fév.	1909..	120 00
Poulamon	Bartholomew Boudrot	7 déc.	1904..	345 00
Pubnico	Geo. D. Amero	6 fév.	1893..	465 00
Pugwash	Murdock McLeod	10 déc.	1897..	440 00
Queensport	W. E. Ehler	13 août	1906.	465 00
Quaker Islands	Edward Fader	9 fév.	1910..	405 00
Red Island	John F. Campbell	30 nov.	1901..	180 00
Redman Head	John Croft	....	1908..	230 00
*Sable Island, poste de sauvetage	R. J. Boutillier, Surint	13 nov.	1884..	600 00
St-Ann Harbour	Alex. Nicholson	5 juin	1905..	260 00
St-Paul, île	John Dauphinee	26 sept.	1910..	600 00
St-Esprit	Alex. W. Finlayson	12 avril	1905..	680 00
St-Margaret, baie	M. B. Pearl	1er sept.	1908..	680 00
St-Paul Island, Pointe ouest	Arthur Buchanan	11 sept.	1910..	600 00
St-Paul Island, signal de brume, Pointe N.E.	M. J. McLeod	10 juillet	1906..	880 00
St-Paul, Pointe L. N.E	Wm. Giles	25 oct.	1907..	600 00
Salter's Head	Caleb Smith	21 juin	1888..	120 00
Sambro, feu et signal de brume	Alfred Gilkie	8 janv.	1867..	980 00
Sambro Harbour, feu	John H. Findlay	7 déc.	1899..	180 00
Sambro, île intérieur, feu	Ephraim Smith	3 janv.	1900..	180 00
Scattarie, feu et signal de brume	John T. Martell	30 juillet	1897..	1,440 00
Seal Island " "	John Crowell	14 oct.	1899..	1,180 00
Shafners, Pointe	Jacob W. Roblee	29 mai	1897..	260 00
Sheet Rock	Samuel Kenny	2 juin	1909..	645 00
Sheet Harbour Passage	James Wambolt	11 mai	1887..	120 00
Sand Spit (Port de Shelburne)	Jas. G. Stephens	11 mars	1903..	405 00
Ship Harbour	Howard Palmer	6 fév.	1906..	405 00
Shule Harbour	Cap. Clifford Patterson	26 oct.	1905..	260 00
Sissiboo	Jas. Amiroult	11 juillet	1899..	320 00
Spencers, île	Baxter McLellan	21 "	1904..	180 00
Spencers, Pointe	R. A. Spencer	1er avril	1870..	180 00
Steven, Pointe, alignement	Hugh Clark	31 mars	1909..	150 00
Stoddart, île	Ephraim Larkin	18 mars	1906..	345 00
Sydney, Barre de	George Nunn	20 juin	1872..	440 00
Sydney, alignement, ant	J. B. Rudderham	15 janv.	1905..	380 00
" Post	A. J. Lewis	22 mai	1905..	260 00
Terrence, baie	Samuel P. Slaunwhite	13 oct.	1903..	180 00
Three-Top, île	W. L. Munroe	28 "	1879..	440 00
Tor, baie	Jas. M. Webber	10 mai	1898..	465 00
Troop, Pointe	Ralph Troop	23 janv.	1906..	180 00
Tusket, Rivière	Severin Leblanc	28 juillet	1899..	380 00

* Avec pension : pour lui, sa famille et ses aides ; et allocation pour appointements du personnel.

DOC. PARLEMENTAIRE No 21

LISTE donnant les noms des stations où il y a des feux, et les noms des gardiens de phares, etc., du Dominion du Canada.

NOUVELLE-ECOSSE—*Fin.*

Noms des stations.	Noms des gardiens de phares.	Nominations.	Appointements.
			$ c.
Victoria, grève	James Hinds	7 mars 1901	180 00
Wallace, port	George Boyle	13 juillet 1903	260 00
Walton, port	Lewis E. Burgess	13 " 1903	260 00
Wedge, île	Wm. R. Church	27 mars 1907	705 00
West-Head, île de sable, Cap	Wm. B. Smith, jr	12 avril 1890	345 00
West-Ironbound, île	Frederrick Wolfe	19 déc. 1910	380 00
Westhaver, île	Alfred Strum	25 sept. 1888	320 00
Westport	E. W. Suthern	12 avril 1890	545 00
Whitehead	Patk. Conway	26 sept. 1910	450 00
Whycocomah	Murdock Matheson	11 " 1884	120 00
Woods, port	Jas. E. Goodwin	27 août 1900	345 00
Wolfville	J. L. Franklin	4 avril 1902	180 00
Yarmouth, port, balise du coin	C. J. O'Hanly	6 mai 1905	260 00

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Noms des stations.	Noms des gardiens de phares.	Nominations.	Appointements.
Andersons Hollow, feu	Aaron B. Copp	30 mars 1903	205 00
Beaver, port	J. Melvin Eldridge	2 mai 1904	405 00
Beacon (port Saint-Jean)	A. F. Shepherd		565 00
Bliss, îles	James H. McLeod	17 oct. 1900	625 00
Bathurst	Geo. C. Sutherland	20 mars 1882	320 00
Belyeas, pointe	Mme Westfield Day	21 nov. 1906	140 00
Baie-du-Vin	John McLeod	1er jan. 1910	275 00
Bouctouche, balise	H. B. Robicheaud	21 juin 1884	180 00
" barre	Jadus P. Cormier	26 juillet 1902	320 00
Big Duck Island, signal de brume	Rupert Burnham	25 juin 1906	880 00
Bridge, pointe, feu	Harry Upton	14 mars 1910	125 00
Belle-Ile (Débarcadère Hatfields)	Thos. W. Spragg	27 juin 1903	140 00
Bellony, Pointe	Edward H. Egan	17 mai 1902	220 00
Cap Enragé, feu et signal de brume	James G. Barbour	11 " 1888	980 00
Cap Jourimain	A. J. P. Bent	26 jan. 1901	440 00
Cap Tormentine	J. R. Barry	26 mars 1906	220 00
Caraquet	G. Laintaigne	16 juin 1888	320 00
" feu inférieur	Frederic F. Doucet, jr	14 oct. 1903	120 00
" "	Patrice L. Légère	14 " 1903	120 00
Coxs, pointe	Alexander McBain	26 mai 1898	140 00
Cassies, pointe	Placide Légère	2 juin 1909	*360 00
Cap Spencer, signal de brume	John E. Collins	22 nov. 1909	1,260 00
Cherry, île	Harry Chaffey	14 oct. 1903	260 00
Cocagne alignement	Dominique Gognen	14 " 1907	220 00
Church, Pointe (Bouctouche)	D. O. Maillett	7 juillet 1883	260 00
Dalhousie, port	James Arseneau	18 juin 1894	180 00
Dipper, port	Fenwick Belmore	12 mars 1895	205 00
Douglas, île et P.W. île Montgomery	Henry McNeil	1er jan. 1880	380 00
East Hd. Musquash	Chas. P. Hamm	14 " 1879	465 00
Escuminac, signal de brume	Kenneth R. McLennan	7 mars 1892	1,180 00
Fox Island Upper, feu	Seymour Williston	4 juin 1902	380 00
" Lower "	George Mills	23 " 1897	320 00
Fanjoy, pointe	William Fanjoy	15 déc. 1897	140 00
Flewelling, quai	Mary Flewelling	12 avril 1890	140 00
Fort-Monckton	W. A. Casey	1er jan. 1909	130 00
Fort-Folly	Amos. P. Belliveau	23 juin 1903	345 00
Gagetown	Fraer Fox	22 avril 1904	140 00
Grindstone, île, signal de brume	James R. Russell	13 jan. 1899	980 00
Gannet, rocher, signal de brume	Sydney Tatton	21 mars 1911	1,200 00
Green-Head	Thos. E. Looney	14 juillet 1886	220 00
Grant, grève	W. A. Davidson	3 avril 1909	190 00
Gull, anse	Lewis Frankland	14 nov. 1902	140 00

* $25 pour cornet de brume

LISTE donnant les noms des stations où il y a des feux, et les noms des gardiens de phares, etc., du Dominion du Canada.

NOUVEAU-BRUNSWICK—*Suite.*

Noms des stations.	Noms des gardiens de phares.	Nominations.	Appointements.
			$ c.
Lac-aux-Oies	John D. Brune	11 mai 1888	380 00
Grand Port	Lloyd C Dakin	2 " 1904	625 00
Grand-Manan, signal de brume	George T. Tatton	16 oct. 1866	980 00
Gray, débarcadère	B. F. McCutcheon	6 mars 1907	120 00
Head-Harbour, feu et signal de brume	Chas. D. Hyliard	29 juin 1904	1,105 00
Ile-aux-Hérons	John A. D. Robertson	11 avril 1902	320 00
Hendry, Pointe, Washademoak, feu	Mlle A. M. Hendry	15 mars 1899	140 00
Ile-aux-Foins	Joseph Allain	21 mai 1895	260 00
Harper-Pointe	J. H. Blakley	30 juillet 1910	120 00
Hampstead	Edgar B. Palmer	6 nov. 1900	140 00
Jemseg	Geo. F. Nevers	24 " 1884	140 00
Kouchibouguac	Henry Gagnon	26 juin 1908	260 00
Letête, signal de brume	Sydney Dines	27 mars 1907	780 00
Bateau-feu, Miramichi	Capt. Robt. McLean	12 avril 1902	980 00
Petite-Belledune (Miscou, goulet)	J. A. Roberty	21 fév. 1905	380 00
Petite-Shippegan	Robt. McConnell, Jr	9 sept. 1887	180 00
Longue-Pointe Bellile, feu	James A. Bates	1er juin 1907	140 00
Machias-Seal-Island, feu et signal de brume	W. L. Harvey	8 juillet 1904	1,440 00
McFarlane, Pointe	Alex. McFarlane	9 déc. 1909	105 00
Midgic-Bluff, feu	Arthur Henderson	4 oct. 1894	200 00
Miscou	Joseph L. Robichaud	11 nov. 1902	980 00
Musquash	R. P. McDonald	28 jan. 1901	180 00
Middle, île	Michael Murray	10 avril 1902	320 00
Mark, Pointe	Wm. Maloney	7 nov. 1903	220 00
McMann, Pointe	Harvey R. McMann	2 jan. 1901	140 00
McFarlane, Pointe	Alex. McFarlane	3 déc. 1909	105 00
Mulholland, Pointe	Alvin Parker	13 juin 1901	260 00
Néguac	John Robinson	30 " 1895	320 00
Néguac, alignement	Chas. McIntosh	10 déc. 1892	180 00
Negrotown, Pointe	E. Ross	5 mars 1878	600 00
Newcastle	Blackstock Matheson	18 avril 1898	140 00
Pointe-aux-Chênes, Rivière St-Jean, feu	Mme Bessie May Francombe	20 déc. 1907	140 00
Oromocto, haut-fonds, feu	Sadie Brennan	1er jan. 1910	150 00
Pointe-aux-Chênes, (Miramichi) feu	John Bowie	2 juin 1906	180 00
Outhouse, Pointe, feu	Saml. R. Eagett		140 00
Ile-aux-Perdrix, feu et signal de brume	Hugh Andrews	1er mai 1906	1,440 00
Pokemouche, feu	Michael Hayden	17 oct. 1888	380 00
Portage, île, feu	Peter Morrison, Jr	17 mai 1892	405 00
Pte-Lepreaux	Robert L. Belding	30 juin 1905	480 00
Pte-Lepréaux, signal de brume	Frank Frauley	30 " 1905	960 00
Pea-Point, feu	Elias C. Dickson	16 nov. 1898	405 00
Passamaquoddy, Baie, feu, ouest	Joseph Kilpatrick	3 fév. 1898	625 00
" " est	Theobald Rooney	1er jan. 1896	545 00
Preston, grève	Stanislaus Preston	11 juillet 1889	220 00
Petit-Rocher	J. B. Boudreau	26 fév 1896	180 00
Peck, Pointe, feu et signal de brume	Edwin Lockhart	20 oct. 1903	680 00
Poquesuide, feu	Octave Hachey	12 juillet 1881	345 00
Palmer, Pointe	Alfred Le Bouthiller	1er mars 1911	285 00
Pointe-Brulée	Frank Gould	13 jan. 1899	130 00
Pointe-du-Chêne	Thomas Harts	17 fév. 1905	140 00
Perry, Pointe	John Carney	25 sept. 1900	140 00
Quaco	Charles Brown	25 nov. 1884	490 00
" brise-lame	Fred M. Cochran	25 mars 1892	205 00
" signal de brume	L. B. Bradshaw	2 août 1887	490 00
Robertson, Pointe	Chas. W. Robertson	30 juin 1897	140 00
Richibuctou	Peter F. Richard	30 mai 1895	320 00
" balises	Jude Robichaud	16 juin 1902	260 00
" barre	Joseph F. Richard	16 " 1902	260 00
" grève nord	Fredk. McNeil	3 mai 1909	190 00
Reid, Pointe	Whitney Lamb	1er avril 1909	125 00
Quai de chemin de fer, Moffat, débarcadère	Geo. Cumming	1er jan. 1880	180 00
Pointe-aux-Sapins	Victor Daigle	28 mai 1903	100 00
Tracadie-Sud	Wm. C. Ferguson	23 mars 1898	260 00

LISTE donnant les noms des stations où il y a des feux, et les noms des gardiens de phares, etc., du Dominion du Canada.

NOUVEAU-BRUNSWICK—*Fin.*

Noms des stations.	Noms des gardiens de phares.	Nominations.	Appointements.
			$ c.
Swallow-Tail	Geo. Y. Dalzell	18 mars, 1893	625 00
St-André	W. J. Pendlebury	10 avril 1889	405 00
St-Louis, goulet	Honoré H. Chiasson	16 juillet 1909	150 00
Port St-Jean, feu et cloche de brume	Andrew Shepherd	9 déc. 1909	565 00
Pointe-aux-Epinettes	Bertie G. Hannah	15 sept. 1892	220 00
Pointe-aux-Sables	Richard Wagner	7 juin 1883	140 00
Shédiac	M. Robinson	29 déc. 1873	380 00
Wolf-sud	Ethelbert Wright	6 mars 1906	705 00
Shippigan	Louis de Grace	21 juin 1910	345 00
Shippigan, goulet, feux d'alignement	John de Grace	4 " 1889	260 00
Sheldrake, île	John A. Morrison	3 janv. 1910	335 00
Scuth-West-Head	Thos. P. Foster	26 sept. 1910	625 00
Stonehaven	Mme Elizabeth Scott	8 juillet 1904	180 00
Les Cèdres	Forrest Williams	11 mai 1897	140 00
Tracadie	Fabien D. Basque	20 août 1904	380 00
Pointe Tiner, signal de brume	Alfred Splane	21 " 1905	980 00
Pointe Tiner, cloche marine	Alfred Splane	— fév. 1908	250 00
Wilmot, morne	J. H. True	12 sept. 1899	140 00

AGENCE DE QUÉBEC.

Noms des stations.	Noms des gardiens de phares.	Nominations.	Appointements.
Algernon, rochers et massifs de pierre	George Leclerc	30 juillet 1901	880 00
Amherst, île	William Cormier	26 avril 1871	520 00
Amherst, quai	Patrick J. Brophy	15 nov. 1910	80 00
Anse-à-Beaufils		22 " 1910	80 00
Anse-à-l'Eau	Auguste Gingras	1er avril 1909	100 00
Anse-St-Jean	F. Lavoie	13 mai 1889	100 00
Anticosti, Pte S.-O	Z. Lemieux	10 juillet 1900	880 00
" Pte S.-O	Alfred Malouin	1er " 1877	980 00
Bagot, morne, Anticosti, signal de brume	Emile Laprise	18 avril 1903	1,180 00
Barachois-de-Malbaie	X. Lemieux	6 mars 1903*	120 00
Bellechasse	Joseph Bilodeau	15 juin 1903	520 00
Belleisle, extrémité S.-O	Octave Dubois	6 sept. 1910	1,500 00
" " N.-E	Paul Thomas	8 juillet 1904	1,700 00
Bersimis "R"	Henri Granier	8 août 1903	180 00
Bicquette	Louis Pinault	6 oct. 1900	980 00
Rocher-aux-Oiseaux	Wilfred Bourque	15 nov. 1905	1,700 00
Brandy-Pots	Alphonse Richard	7 oct. 1878	600 00
Brion, île	Procule Chevrier	23 juin 1905	600 00
Bonaventure, rivière, quai	Alexis Bourque	25 fév. 1909	85 00
Bonaventure, pointe	Pitre Bourdage	25 juillet 1903	320 00
Cap-à-l'Aigle	Electric Lt		
Cap-Anguille	Alfred Patry	9 oct. 1908	1,440 00
Cap-Brulé	W. Labranche	2 mai 1905	600 00
Cap-au-Corbeau	Edouard Codé	26 oct. 1905	120 00
Cap-aux-Oies	Cap. Thos. Tremblay	1er mai 1888*	380 00
Cap-Bauld	Edmond Fontaine	1er sept. 1905	1,260 00
Cap-Chatte	Luc Côté	26 juillet 1901	880 00
Cap-Chatte, alignement	Urbain Chrétien	7 " 1909	125 00
Cap-à-l'Est	Gonzague Sergerie	9 oct. 1910	600 00
Cap-aux-Chiens	Ludger Bergeron	11 sept. 1909	905 00
Cap-Désespoir	Charles Bourget	1er nov. 1897*	600 00
Cap-Gaspé	Frs. Le Huquet	22 oct. 1896	880 00
Cap-Madeleine "Post"	J. F. Sasseville	9 juin 1886	980 00
Cap-Normand	J. W. Campbell	12 avril 1890	1,180 00
Cap-Ray	E. H. Rennie	19 oct. 1884	1,260 00
Cap-des-Rosiers	Eug. Costin	4 nov. 1890	1,180 00
Cap-aux-Saumons	Louis Bouchard	16 mai 1896	980 00
Carleton, quai	Francis Cullin	12 juillet 1907	100 00
" pointe	Louis Bujold	25 mai 1899*	440 00

LISTE donnant les noms des stations où il y a des feux, et les noms des gardiens de phares, etc., du Dominion du Canada.

AGENCE DE QUÉBEC—*Suite.*

Noms des stations.	Noms des gardiens de phares.	Nominations.		Appointements.
				$ c.
Chicoutimi, feux.				
Chicoutimi, quai	André Harvey	30 mai	1889	100 00
Poste St-Martin "post."	Frs. Gauthier	22 avril	1907	120 00
" "ant."	Alfred Pilote	22 "	1907	120 00
Rivière du Moulin "post."	Luce Gourdeau	1er mai	1905	120 00
" "ant."	George Tremblay	1er "	1905	120 00
Rivière Caribou "post."	H. Simard	1er mars	1905	120 00
" "ant."	John Savard	1er "	1905	120 00
Rivière Valin "alignement"	Gédéon Lavoie	7 juin	1909	90 00
" "ant."	Maximin Lavoie	— été	1893	90 00
Savard Valin "alignement"	Dorilas Savard	18 juillet	1904	180 00
Chlorydorme "alignement"	Magloire Coulombe	15 oct.	1904	180 00
Iles-aux-Grues	Désiré Vézina	25 avril	1904	440 00
Domaine "post."	Xavier Emond	30 mai	1908	120 00
" "ant."	Edouard Guérard	30 "	1908	120 00
Duthies P	B. V. Willett	16 oct.	1903	140 00
Eboulements	Capt. Thos. Tremblay,	24 août	1910	80 00
Ile-aux-Oeufs	Tancrède Pelletier	1er juillet	1901	680 00
Ile d'Entrée	George F. Cullins	30 "	1901	380 00
Etang-du-Nord	N. Arsenault	21 "	1891*	520 00
Escoumains "alignement"	Saguenay Lumber Co	10 sept.	1906	150 00
Pointe de la Renommée	James Ascah	2 "	1880	1,440 00
Pointe-aux-Pères	J. McWilliams	20 mai	1893	1,440 00
Ile-aux-Fleurs	Joseph Lavallée	12 avril	1905	780 00
Rivière-aux-Renards "alignement"	André Samuel	15 oct.	1904	180 00
Gascons, quai	John Mourant	8 juin	1906	100 00
Gaspé, bassin	William Lindsay	14 "	1900	120 00
Godbout	N. A. Comeau	31 mars	1910	125 00
Grande-Entrée, feux d'alignement	André Turbide	6 avril	1907	140 00
Grande-Ile-Kamouraska	Arthur Levesque	9 fév.	1901	600 00
Grand-Papos, quai	Edward Malloy	12 avril	1910	80 00
Grande-Rivière	William Bisson	22 oct.	1896	*220 00
" quai	J. B. Couture	— mai	1903	100 00
Grande-Vallée, alignement	A. Fournier	15 oct.	1904	180 00
Ile-Verte	R. W. Lindsay	28 sept.	1888	880 00
Ile-Greenly	Napoléon Côté	12 oct.	1903	1,440 00
Anse-aux-Griffons, "alignement"	H. Boulet	29 juin	1908	180 00
Grosse-Roche	Nazaire Morin	25 "	1906	500 00
Pointe-des-Chaleurs	Christopher Huber	27 juillet	1907	980 00
Rocher de l'Hôpital	Victor Lavoie	1er avril	1909	355 00
Ile-de-Mai	R. H. Scougall	4 août	1910	180 00
Ile-au-Bélier	Wm. Gaudreault	30 oct.	1901	150 00
Ile-aux-Coudres	Eusèbe Boudreault	20 avril	1906	100 00
Ile-Bonaventure	J. B. Bujold	5 mai	1909	85 00
Petit-Métis	Elisée Caron	29 "	1909	540 00
Magpie "alignement"	Albert Dupuis	14 sept.	1907	180 00
Maquereau-Pointe	A. Bertrand	21 déc.	1877	*440 00
Matane	Joseph Banville	1er fév.	1897	520 00
Mont-Louis "alignement"	Louis Létourneau	22 mai	1906	180 00
Saint-Thomas-de-Montmagny	Eugène Nicole			120 00
Malbaie	Electric Light	31 déc.	1907	
Natashquan	Dovilas Landry			260 00
New-Carlisle, baie	John Chisholm	— jan.	1909	90 00
Newport	Salomon Grenier	3 juin	1897	*220 00
New-Richmond, quai	William Campbell	17 fév.	1910	80 00
Pointe-aux-Chênes, Ristigouche, "align."	Thomas Harper, Jr.	1er jan.	1907	150 00
Orleans, alignements—				
Ange-Gardien "post."	Olivier Paré	10 nov.	1902	120 00
" "ant."	Jean Gagné	28 sept.	1909	105 00
Sainte-Famille "post."	Alphonse Pâquet	19 oct.	1885	120 00
" "ant."	Alfred Poulin	26 "	1896	130 00
Saint-Pierre "post."	Jacques Roberge	16 mai	1908	120 00
" "ant."	Olivier Vézina	28 oct.	1897	120 00

* $25 pour faire fonctionner le cornet de brume.

LISTE donnant les noms des stations où il y a des feux, et les noms des gardiens de phares, etc., du Dominion du Canada.

AGENCE DE QUÉBEC—*Fin.*

Noms des stations.	Noms des gardiens de phares.	Nominations.	Appointements. $ c.
Paspébiac	John Loisel	27 août 1899	*260 00
Percé, quai	Emesie Bourget Jr	20 janv. 1909	85 00
Perroquet, île	Placide Vigneau	19 sept. 1892	700 00
Pilgrims	H. Morin	29 avril 1898	520 00
Pointe-Pierre	John Thomas Ste-Croix	11 sept. 1909	*540 00
Pointe-A mour	Thomas Wyatt	18 oct. 1889	1,440 00
Pointe-à-Basile "Postérieur"	Antonio Demers	22 juillet 1904	220 00
" "Antérieur"	Elzéar Douville	6 fév. 1904	220 00
Pointe-aux-Esquimaux, alignement	J. F. Boudreault	29 oct. 1907	188 00
" aux-Orignaux	Dominique Levesque	5 " 1903	440 00
" Bleue	Armand Tessier	9 juin 1904	100 00
" des-Monts	Victor Fafard	1 août 1899	880 00
" Noire, alignements	J. E. Boulianne	18 janv. 1904	*320 00
" Riche	N. Breton	16 mai 1896	680 00
Port-Daniel	F. X. Langlois	22 fév. 1907	120 00
" Ouest	Arthur Horrie	1 janv. 1907	180 00
Portneuf (en-bas,) alignement	Pierre Poitras	16 oct. 1904	180 00
" " "	Edmond Tremblay	7 mai 1903	490 00
Québec, port	Quebec Harbour Commission		60 00
Red-Islet	P. T. Fraser	28 avril 1894	705 00
Rimouski, quai	Ubalde Lavoie	22 mai 1906	100 00
Rivière-à-la-Martre	August Leclerc	3 sept. 1902	1,180 00
" à-la-Pipe	Alex. Morin	3 oct. 1901	120 00
Rivière-du-Loup	F. E. Gilbert	2 juillet 1897	120 00
Roberval	Roberval Electric Light Co.	28 juin 1898	100 00
Pointe de la Grève de Sable	Thomas Kennedy	9 août 1904	†600 00
Sainte-Anne "Post."	Alphonse Poulin	26 oct. 1898	120 00
" "Ant."	César Dufour	1909	120 00
St-Alphonse	Pitre Tremblay	19 juin 1895	100 00
St-Antoine, alignement	Léonidas Fréchette	4 mars 1902	140 00
"	François Doré	14 avril 1903	180 00
St-Charles de Caplan	Frank Dion	10 mai 1909	85 00
St-Godfroi, quai	Jacques Grenier	3 " 1909	85 00
Ste-Anne-des-Monts, alignement	X. Lefrançois	15 oct. 1904	180 00
Ste-Croix	Willie A. Thurber	18 mars 1901	260 00
" alignement antérieur	Veuve D. Racette	déc. 1900	120 00
" " "post."	T. Croteau	28 mars 1901	120 00
St-François, " "post."	Louis Marceau	1 avril 1884	140 00
" " "ant."	Jos. Lepage, Jr.	20 " 1876	125 00
St-Iréné	Electric Light		
St-Jean, I.O	Théophile Pouliot	21 juin 1909	335 00
Ste-Félicité, signal de brume	François Bélanger	14 janv. 1905	780 00
St-Omer, quai	Joseph E. Landry	12 nov. 1910	80 00
St-Pancras, Pointe	Pamphile Gravel	21 avril 1910	335 00
St-Siméon, quai	Henri Savard	25 oct. 1906	100 00
St-Laurent, I.O	Joachim Godbout	15 avril 1904	380 00
Ste-Pétronille	Nap. Ferland	3 sept. 1904	320 00
Sept-Iles	Horace Desmeules	20 mai 1898	1,030 00
Trois-Pistoles, quai	Cyrice LeBel	25 oct. 1907	125 00
Traverse d'en haut, quai	Alfred Fournier	14 avril 1900	†980 00

* $25 pour fonctionnement du cornet de brume.
† $25 pour fonctionnement de la cloche de brume.

LISTE donnant les noms des stations où il y a des feux, et les noms des gardiens de phares, etc., du Dominion du Canada.

AGENCE DE MONTRÉAL

Noms des stations.	Noms des gardiens de phares.	Nominations.	Appointements.
			$ c.
Argenteuil, baie d'	Pierre Giroux	12 avril 1909	125 00
Ash and Bloody, île, "A"	Jas. A. McGee	26 mai 1903	320 00
Barre à Boulard, "ant."	Nap. Daigle	26 " 1904	320 00
" "post"	Philéas Abel	23 juin 1903	140 00
Batiscan, "ant."	Arcade La Haie	26 mai 1909	190 00
" "post."	Joseph L. Brunel	27 avril 1905	140 00
Bécancour, "ant."	Omar Gingras	24 oct. 1905	260 00
" "post."	A. Tourigny	24 " 1905	180 00
Beauharnois	Alphonse Daoust	14 avril 1903	320 00
Bellerive, parc	Chas. Roy	5 août 1904	260 00
Boucherville	Hiliodore Carrière	26 " 1903	140 00
Cap-Charles, "post."	Amédée Baron	26 juin 1901	140 00
" " "ant."	Alcide Boisvert	26 " 1901	140 00
Cap-Madeleine, "ant."	Moïse Hébert	11 mai 1888	140 00
" " "post."	G. Vaillancourt	1er oct. 1906	180 00
" " A.S. "ant"	Pierre Toupin	26 avril 1905	140 00
" " "post."	Elzéar Beaumier	1er oct. 1905	180 00
" " village, "A"	Earnest Lacourse	13 mars 1906	260 00
Caron, pointe	Honoré Sauvé	1er mai 1889	120 00
Champlain, "post."	Louis Bertrand	12 sept. 1902	180 00
" "ant."	Philippe L. Carignan	1er oct. 1902	140 00
" sup., "post"	Louis Bothier	1er avril 1906	180 00
" " "ant."	Octave Massicotte	20 oct. 1910	120 00
Chambly, bassin, "A"	Jos. de Senneville	26 mai 1907	220 00
" canton, "A"	Joseph Savage	10 " 1907	220 00
Contrecœur, route de, "post."	Norbert Duval	22 avril 1904	180 00
" " "ant."	Jos. Arpin	12 sept. 1902	140 00
Contrecœur, trav., "post."	Alfred Lacroix	26 juill. 1904	180 00
" " "ant."	Joseph Alcidas Lacroix	14 avril 1904	150 00
" Verchères, "post."	Earnest Guyon	11 nov. 1904	220 00
" " "ant."	Honoré Tétrault	11 " 1904	220 00
Dorval et pointe Claire	Benj. Gloude	1er août 1907	400 00
Gallia, baie, al. sup	Elzéar Cantara	3 mai 1904	350 00
" al. inf	Louis Péloquin	8 juin 1906	350 00
Brise-lames	Benj. Rodier	10 sept. 1907	500 00
Gentilly, "post."	Delphis Mailhot	2 avril 1907	220 00
" "ant."	Alphonse Lebleu	6 " 1907	320 00
Graham, Ont., "ant."	Wm. Graham	19 déc. 1904	100 00
" " "post."	Xavier Sicard	29 avril 1905	100 00
Grenville, al. de	William Davison	29 mars 1910	220 00
Green Shoal	Albert Laberge	20 mai 1902	260 00
Grondines, "post."	Jos. Sauvageau	20 juin 1904	180 00
" "ant."	Eugène Mayrand	20 " 1904	260 00
" pointe, "post."	Emile Houde	20 " 1904	180 00
" " "ant."	Achile Sauvageau	20 " 1904	380 00
Hochelaga, "alig."	Ulric Paquet		220 00
Ile à la Bague	Louis Dupuis	14 avril 1903	260 00
Ile à l'Aigle, al. post	Eus. Savarie	1er mai 1903	180 00
" "ant."	F. X. Lapointe	1er " 1903	180 00
Ile de Pads, "al."	Zotique Courchêne	8 août 1907	380 00
Ile des Barques	Omer Salvail	6 mai 1897	380 00
Ile de Grâce, "post."	Louis Letendre	1er " 1906	180 00
" " " "ant."	Edouard Paul	7 sept. 1871	320 00
" du Moine, "post."	Paul Mongeau	27 déc. 1906	220 00
" " " "ant."	Etienne Provençal	27 " 1906	180 00
" au Raisin, "alig."	Louis Boucher	13 avril 1898	380 00
" Bouchard, "post."	Alphonse Chicoine, jr	16 juin 1903	150 00
" " "ant."	Ivon Laporte	21 avril 1902	220 00
" Deslauriers, "ant."	Nap. Langevin	18 déc. 1906	220 00
" " "post."	Ph. Choquet	13 mars 1908	140 00
" Ronde	Herman Charland	1er août 1907	500 00
" Perrot	Andrew McNab	20 mai 1905	180 00
" Ste-Thérèse, A.S.	Sam Reeves	12 oct. 1870	380 00
" " " A.I.	Joseph Malo	1er fév. 1897	220 00
Jones, île	Joseph Charlebois	22 avril 1909	125 00

LISTE donnant les noms des stations où il y a des feux, et les noms des gardiens de phares, etc., du Dominion du Canada.

AGENCE DE MONTRÉAL—*Suite.*

Noms des stations.	Noms des gardiens de phares.	Nominations.	Appointements.
			$ c.
Lacolle	W. G. Whitman	18 janv. 1904	220 00
L'Anglais, pointe à	Antoine Langlois	11 juillet 1888	220 00
Lac Memphremagog :—			
Black, pointe	J. H. Peters	1er juin 1881	100 00
Lead-Mines	W. Wheeler	1er " 1881	100 00
Molson, île	Mlle E. G. Molson	.. mai 1878	130 00
Georgeville	C. E. Martel	19 " 1891	100 00
Wadleigh, pointe	J. A. Patterson	1er juin 1891	100 00
Witch Rock	D. E. Peters	1er " 1891	260 00
Lachine et alignement	Arthur Lizotte	...	260 00
Longue-Pointe et trav., alignement	Arthur Valiquette	...	180 00
L'Orignal, Ont.	Grégoire Séguin	8 mai 1894	180 00
Louisville "A"	Onésime Plante	23 juin 1907	220 00
Lavaltrie "A"	Eloi Lacombe	2 " 1909	335 00
Bateau-feu n° 3 (Lac St-Pierre)	J. B. Weaner	9 mai 1904	680 00
L'îslet Richelieu	Jos. Auger	20 janv. 1905	220 00
Lotbinière "post."	George Beaudet	4 " 1883	140 00
" "ant."	Mme L. Beaudet	3 sept. 1903	140 00
McTavish, pointe	J. Campbell	18 nov. 1896	180 00
Nicolet River "pos."	Edmond Héroux	5 déc. 1906	180 00
" " "ant."	Didier Héroux	5 " 1906	320 00
North half Way, pointe, "A"	Joseph Lord	5 mai 1903	260 00
Oka	Gédéon Lamouche	3 nov. 1910	120 00
Oka, quai	D. Guindon	3 " 1910	80 00
Papineauville	Joseph Chabot	17 juin 1897	180 00
Petite Trav. Contrecœur "post."	Oliva Casse	18 nov. 1910	140 00
" " "ant."	Louis Caisse	22 avril 1904	140 00
Platon, alignement	Chas. Beaudet	24 août 1894	220 00
Pointe à Cadieux	Simon Poirier	4 mai 1904	260 00
Pointe aux Anglais	Lucas H. Masson	10 juillet 1907	320 00
Pointe aux Citrouilles	Wm. Brunnelle	26 mai 1908	275 00
Pointe du Lac	Sylva Paquin	2 " 1900	180 00
Portneuf, alignement	Josephine Rodrique	.. déc. 1900	380 00
Port St-François	Frs Manseau	...	380 00
Repentigny "post."	L. L. Rivet	28 avril 1894	140 00
" "ant."	J. B. Lachapelle	1er fév. 1861	140 00
Rigaud	Onésiphore Malette	14 sept. 1910	180 00
Richelieu, rivière, nouveaux feux—			
Batture St-Antoine	Arthur Collette	15 sept. 1910	25 00
Cardinal, traverse	Pierre Morin	23 nov. 1910	25 00
Church, pointe, trav. "post"	Félix Messier	6 oct. 1910	12 50
" " "ant."	Alcime Bourias	6 " 1910	12 50
Hébert, pointe	Xavier Hébert	30 sept. 1910	25 00
Laperle, traverse	Ls. Jussaume	23 nov. 1910	25 00
Marcotte, traverse	Flavien Marcotte	15 sept. 1910	25 00
Petite Ile, route de	Elie Leblanc	30 sept. 1910	25 00
St-Charles, pointe	Arsène Messier	30 " 1910	25 00
St-Marc, pointe	Xiste Préfontaine	15 oct. 1910	25 00
St-Onge, traverse	Alfred Larivière	23 nov. 1910	25 00
St-Ours, écluse	Nap. Auger	19 oct. 1910	25 00
Pointe du moulin à vent, trav.	Roch Dansereau	15 sept. 1910	25 00
Rivère St-François	Philéas Desmarais	2 juillet 1897	260 00
St-Anne de Sorel "post."	Pierre Cournoyer	28 mars 1906	180 00
" " "ant."	Frs Lanciault	28 " 1906	140 00
St-Anne de Bellevue	J. L. Stoker	20 mai 1902	220 00
St-Anne, écluse	F. H. Demers	17 " 1907	140 00
St-Emélie "post."	Emery Filteau	16 mars 1905	140 00
St-Emélie "ant."	A. Laliberté	24 sept. 1888	120 00
St-Jean, jetée	Ernest Menard	1er avril 1909	220 00
St-Ours, trav. "ant."	J. B. Laporte	26 " 1904	220 00
" "post."	Anathase Gaudette	.. oct. 1908	160 00
St-Pierre les Becquets	M.O.Tousignant	26 mai 1901	100 00
St-Placide	Philibert Lefebvre	1er oct. 1909	230 00
St-Valentin, alignement	Alfred Martin	30 juin 1909	190 00

LISTE donnant les noms des stations où il y a des feux, et les noms des gardiens de phares, etc., du Dominion du Canada.

AGENCE DE MONTRÉAL —*Fin.*

Noms des stations.	Noms des gardiens de phares.	Nominations.	Appointements.
			$ c.
Sorel, port de	R & O. Nav. Co	6 sept. 1854	85 00
Trois-Rivières	J. W. Luckerhoff	9 " 1908	180 00
Champlain sup. "post"	Louis Pothier	1er avril 1906	130 00
" " "ant."	O. Massicotte	1er " 1906	120 00
Varennes	Azarie Geoffrion	— mai 1903	120 00
Verchères, trav. "post."	Philéas Charbonneau	31 avril 1902	120 00
" " "ant."	F. X. Chicoine	21 " 1902	140 00
" village "post."	Félix Bousquet	21 " 1902	120 00
" " "ant."	Jos. Guyon	21 " 1903	140 00
Chenal, passage du	Moïse Beauchamp	20 nov. 1906	220 00

DIVISION D'ONTARIO.

Noms des stations.	Noms des gardiens de phares.	Nominations.	Appointements.
Allumette, île	John Cox, jr.	22 juin 1887	180 00
" lac	John T. Manders	7 août 1907	180 00
Arnprior, île	William Kilroy	1er oct. 1905	260 00
Aylmer, île	Francis Boucher	3 mai 1907	260 00
Bamford, île	Robert Bamford	21 juin 1888	*380 00
Barriefield Common 'A',	William Murray	17 mai 1900	260 00
Baskin, quai	Silas Sullivan	22 déc. 1896	220 00
Battle, île	C. S. McKay	27 août 1877	680 00
Belleville	J. C. Weir	4 avril 1901	320 00
Bishops, baie	Isaac Larkins	5 sept. 1910	220 00
Black-Bear, île	Daniel Matheson		380 00
Blind, riv. al	W. H. McGauley	28 avril 1908	60 00
Bois-Blanc	Chas R. Hackett		520 00
Boyd, île	Mme Elizabeth Martin	6 jan. 1905	380 00
Brebeuf	William J. Baxter	23 mai 1885	440 00
Brighton	H. V. Simpson	23 " 1888	540 00
Bronte	Chas. Osborne	20 oct. 1906	260 00
Bruce-Mines	Wm. Fleming	31 mars 1909	85 00
Buckoms, Pointe	Godfrey Ouellet	23 fév. 1884	260 00
Burlington, grève	Thomas Lundy	2 mai 1905	730 00
Byng-Inlet	Louis Lamondin	20 juil. 1901	*520 00
Cabot-Head	Charles Webster	10 mai 1898	1,180 00
Campbell, île	Robert Wilson	8 jan. 1905	260 00
Cap-Robert	N. Matheson	13 nov. 1902	440 00
Cap-Croker	Wm J. Chapman	27 avril 1910	980 00
Caribou, île	Antoine Boucher	3 mai 1907	1,440 00
Cecebe, lac	John Schade	29 août 1906	320 00
Centre-Brother, île	D. Wemp	9 jan. 1901	320 00
Chantry, île	Malcolm McIver	1er avril 1907	680 00
Chenal Ecarté	Peter Willis	3 déc. 1908	150 00
Cherry, île	I. S. Johnson	5 nov. 1883	380 00
Christian, île	Allan Collins	25 mars 1881	600 00
Clapperton, île	Henry F. Baker	2 déc. 1895	*440 00
Cobourg, signal de brume	John Lavis	5 juil. 1910	400 00
Cobourg	Robert Gorden	16 mai 1883	†240 00
Colchester, récif	††Fred. Malott	**6 mars 1888	880 00
Cole, haut-fond	R. P. Boyd	9 avril 1884	380 00
Collingwood	Jas. W. Lunan	2 jan. 1904	*520 00
Coppermine, Pointe	Frank E. Roussain	1er avril 1909	180 00
Corbay, Pointe	Joseph Daviau	27 mai 1890	*440 00
Corunna	W. J. Scott	23 avril 1901	220 00
Coteau-Landing	Thos. Filiatreault	27 mai 1890	180 00
Coulonge, lac	Evang. Bertrand	2 avril 1892	180 00

* $25.00 pour actionner le signal de brume.
† $30.00 par mois, de supp. en hiver, pour allumage des feux.
** $25.00 pour cloche de brume.
†† Venu du passage Pelée.

DOC. PARLEMENTAIRE No 21

LISTE donnant les noms des stations où il y a des feux, et les noms des gardiens de phares, etc, du Dominion du Canada.

DIVISION D'ONTARIO—*Suite.*

Noms des stations.	Noms des gardiens de phares.	Nominations.	Appointements.
			$ c.
Cove, îles	Kenneth McLeod	19 juin 1903	1,180 00
Darlington	Port Darling Har. Co	1886	100 00
Deep, rivière, île	Jos. Beauchamp	1908	180 00
Deseronto	Rathbun Lumber Co	14 oct. 1884	200 00
Eddy, quai, alignement	Eddy Bros	1er " 1905	60 00
False-Ducks	Darland Dulmage	19 mai 1903	980 00
Ferris, île	J. Morriseau	24 mars 1898	320 00
Flowerpot, île	D. Smith	6 oct. 1909	260 00
Fort-William, Ottawa sup	C. L. McCool	1er jan. 1911	100 00
Fox, île	Leslie Prosser	14 sept. 1896	260 00
Baie des Français	Wm. O'Brien	14 avril 1904	220 00
Rivière des Français	Mme E. B. Borron	20 jan. 1903	680 00
Gananoque, passage et haut-fond Jackstraw	Mme Manly Cross	2 " 1908	600 00
Gargantua	Louis Miron	26 oct. 1899	600 00
Giants-Tomb	A. H. Griffith	17 sept. 1898	380 00
Gibraltar, pointe	P. J. McSherry	2 mai 1905	440 00
Goderich, feux	Robert Campbell	9 juin 1886	460 00
" balises	"	9 " 1886	50 00
Gore-Bay	Angus Matheson	10 juillet 1903	440 00
Gravenhurst, passage	Isaac Barnes	20 mars 1906	180 00
Great-Duck, île	John Purvis	9 mai 1898	1,180 00
Grenadier, île	Delbert Root	20 " 1902	290 00
Griffith, île	W. S. Boyd	14 " 1889	*600 00
Hamilton, île	Réné Casgrain	6 avril 1906	380 00
Hope, île	Charles Vallée	20 " 1899	555 00
"	Peter Leblanc	12 mars 1909	625 00
Jackfish, baie	Ben. Almos	1er oct. 1907	90 00
Kagawong	W. M. Boyd	13 avril 1893	120 00
Kaministikwa	John Armstrong	28 " 1894	380 00
Killarney	Frank Roque	28 fév. 1905	440 00
Kincardine	Thos. McGaw, jr	13 juin 1889	600 00
Kingsville	W. H. Black	27 juillet 1902	260 00
Knapp, Pointe	J. J. Brophy	9 mai 1905	*260 00
Knights, Pointe	William Shannon	27 sept. 1866	600 00
Lamb, île	Andrew Alexander	26 avril 1897	680 00
Lancaster, barre	J. J. Munroe	8 juin 1892	520 00
Leamington	F. H. C. Conover	28 avril 1883	260 00
Lime-Kiln, traverse	Stephen Pettypiece	11 mai 1888	350 00
Lions-Head	Charles Knapp	28 oct. 1903	100 00
Little-Current	David Boyter	22 avril 1903	440 00
Lonely, île	Jean Haitse	11 mai 1885	*880 00
Longue-Pointe, ext. est	S. B. Cook	9 juin 1897	1,180 00
" " ouest	F. E. Mason	3 " 1901	600 00
Lower, passage	J. B. Leblanc	4 jan. 1904	180 00
Lyal, île	John McKay	27 oct. 1884	680 00
Manitowaning	John Gourley, jr	2 juillet 1900	220 00
Meaford	Samuel Dutcher	7 mai 1877	260 00
Michipicoten, port	W. T. Richardson	27 sept. 1900	380 00
Michipicoten, île	Chas. Daviau	29 juin 1910	520 00
Middle, île	John L. Lidwell	10 " 1889	520 00
Midland, alignement	Nap. Somers	19 " 1900	†320 00
Mississagi, dét	J. H. Ball	7 mai 1900	1,180 00
Mississagi, île	L. D. McDonald	16 " 1896	600 00
Mohawk, île	R. O. Smithers	31 mars 1896	600 00
Morris, île	W. E. Rowan	16 fév. 1910	180 00
McKies, Pointe	Dosithé Daoust	21 sept. 1893	260 00
McKays, île	Jos. Harvey	10 juillet 1907	380 00
McQuestion, Pointe	Elizabeth McLeod	22 fév. 1904	180 00
Narrow, île	A. B. Boyter	3 jan. 1898	*380 00
Niagara, signal de brume	J. W. McMillan	30 nov. 1910	520 00
" "	Robert J. Allan	19 juillet 1907	260 00

* $25.00 pour la trompette de brume.
† Du 1er avril 1911.

LISTE donnant les noms des stations où il y a des feux, et les noms des gardiens de phares, etc., du Dominion du Canada.

DIVISION D'ONTARIO—*Suite.*

Noms des stations.	Noms des gardiens de phares.	Nominations.		Appointements.
				$ c.
Nigger, île	Carson Jeffrey	28 avril	1904	320 00
Nine-Mile, Pointe	Stannes Veech	7 mars	1894	980 00
Nottawasaga, île	J. F. Burmister	2 "	1904	*680 00
Oakville, quai	Maurice Felan	28 avril	1894	260 00
Onderdonk, morne	E. Bryant	6 mars	1911	140 00
Otter, île	Robert McMenemy	17 nov.	1903	*600 00
Owen, passage	Archibald McLean	23 déc.	1897	320 00
Pelée Passage, Middle ground	Stafford Bottom	12 nov.	1910	600 00
"	F. Malott 1st assistant	11 "	1902	500 00
Pelée Passage	Henry Amonite	12 "	1910	450 00
Peninsula, port	J. Blondin	14 oct.	1910	*600 00
Peter, rocher	James Roddick	7 sept.	1907	680 00
Pie, ile	James Forbes	1er avril	1908	380 00
Pigeon, île	J. H Davis	16 mai	1896	600 00
Pointe-au-Baril	Ole Hanson	10 juillet	1907	440 00
Pointe-aux-Pins	Alexander McKinnon	16 mai	1904	520 00
Pointe-Clark	M. McDonald	8 janv.	1897	600 00
Pointe-Edward	Louis Knauff	23 mai	1908	260 00
Pointe-Peter	G. J. Scott	6 juin	1901	980 00
Pointe-Plaisance	Frank Connor	13 oct.	1898	440 00
Pointe-Porphyre, signal de brume	Joseph Bousquet	11 août	1908	600 00
Pointe-Porphyre	‡Andrew Dick	10 "	1880	450 00
Port-Arthur	J. C. Banks	25 avril	1908	350 00
Port-Burwell	John Sutherland	18 juin	1891	**520 00
" alignement intérieur	"			85 00
Port-Colborne	D. H. A. Fortier	11 avril	1865	550 00
Port-Colborne, signal de brume	Hugh Clarke, jr	30 mai	1904	1,180 00
Port-Crédit	John Miller	16 déc.	1897	260 00
Port-Dalhousie	Bernard McGrath	2 oct.	1907	520 00
Port-Dover	Silas L. Butler	15 juillet	1897	440 00
Port-Elgin	R. M. Lowry	4 mars	1896	180 00
Port-Maitland	Mrs. Jas. Grant	29 juin	1907	*440 00
Port-Stanley	John L. Oliver	16 déc.	1907	440 00
Presqu'Isle-Main, Salt, Pointe	Herbert E. Smith	29 avril	1898	400 00
Presqu'Isle-Main, signal de brume	W. B. Ainsworth	12 oct.	1907	600 00
Providence, baie	John B. Sinclair	6 mars	1906	*380 00
Rain, quai	W. W. Rains	— août	1892	120 00
Rivière à La-Pluie	Patrick O'Connor	23 juin	1904	380 00
Rocher Rouge	Adam Brown	2 juin	1909	*620 00
Richard, débarcadère	R. Armstrong	— fév.	1902	100 00
Rondeau	W. R. Fellows	18 déc.	1888	*520 00
Rosseau	J. G. Dixon	4 juillet	1890	180 00
Camps des Marins	A. M. Rains	1er août	1892	180 00
Pointe-aux-Sables	Peter McLean	1er mai	1909	85 00
Saugeen	Angus McAulay	23 août	1909	190 00
Scotch Bonnet	Cyrus R. Spencer	7 avril	1903	*520 00
Shaganash	Alex. Clark	....	....	320 00
Shaguiandah	Wm. Stevens	11 janv.	1909	150 00
Shoal, île	John L. McCluskie	11 sept.	1909	*335 00
Silver-Islet	Capt. J. Cross	18 mai	1905	180 00
Slate, île	A. B. Sutherland	21 juillet	1908	680 00
Ile-aux-Serpents	John Whitmarsh	18 "	1900	*350 00
Southampton	James Brown	29 juin	1904	260 00
South-Baymouth	John A. Ritchie	10 sept.	1903	220 00
Pointe de la Baie Sud	Marcellus Vorce	21 nov.	1902	320 00
Baie Sud-Est	Thomas Darling	31 janv.	1891	140 00
Rivière du Sud	Fredk. Beachler	2 juillet	1903	180 00
Squaw, île	Neil McDougall	25 avril	1901	320 00
St-Anicet, barre	Donald McKillop	8 juin	1892	380 00
Stagg, île	Thos. M. Cowan			260 00

‡ Mis à la retraite O. S. C., 23 déc., 1910.
** $25, Cloche de brume.
* $25 cornet de brume.

LISTE donnant les noms des stations où il y a des feux, et les noms des gardiens de phares, etc., du Dominion du Canada.

DIVISION D'ONTARIO—*Fin.*

Noms des stations.	Noms des gardiens de phares.	Nominations.	Appointements.
			$ c.
Stokes, baie	Alexander Smith	14 mai 1908	320 00
Strawberry, île	William McKenzie	4 " 1893	*440 00
Strewsbury	C. Thompson	....	50 00
Strippling, pointe	David Humes	27 août 1902	320 00
Sulphur, île	William Birch	1er " 1910	380 00
Supple, pointe	C. J. Kelly	11 oct. 1909	150 00
Success, île	Temiskaming Navigation Co.	....	
Telegraph, île	Geo. A. Rowe	25 oct. 1895	320 00
Thames, rivière	H. J. Cartier	18 " 1884	520 00
Thessalon	James Harvey	28 nov. 1897	*440 00
Thornbury	Robert Lowe	12 avril 1887	*140 00
Thunder, cap	William Craig	17 mai 1892	1,180 00
Tobermory	Archibald Currie	12 oct. 1903	320 00
Thomahawk, île	Thomas Sweeney	19 sept. 1902	320 00
Toronto, quai de l'est	George McKelvie	13 juin 1905	1,180 00
Trenton	C. W. Spicer	5 mai 1909	190 00
Victoria, port, Ottawa, rivière	Chas. Berzie	15 oct. 1910	180 00
Victoria, île	George Cosgrave	14 nov. 1899	*520 00
Welcome, île	Adolphe Perras	10 mai 1906	980 00
Western, îles	T. J. Richardson	27 juin 1901	1,180 00
West-Sister, rocher	John Thibault	7 déc. 1905	520 00
Whisky, île et Penetanguishene	Christopher Columbus	18 mars 1893	440 00
Whitby	Port Whitby Hbr. Co. Ltd.	1er mai 1905	100 00
Wiarton	Wm. Gilbert	13 sept. 1907	100 00
Wicket, pointe	Anson Shortt	13 oct. 1909	380 00
Wilson, chenal	H. G. Duncan	25 août 1905	440 00
Wolf, île	Wm. Gillespie	17 mars 1885	320 00

MANITOBA.

Noms des stations.	Noms des gardiens de phares.	Nominations.	Appointements.
Ile de l'Ours-Noir	Wm. Hughes	12 fév. 1892	400 00
Cox, récif	** Wm. Doré	6 août 1908	*425 00
George, île	A. A. T. McKay	6 déc. 1909	*460 00
Gull, port	T. Fjeldsted	6 mai 1904	*260 00
Gimli	E. G. Thompson	21 jan. 1910	80 00
Rivière-Rouge, alignement	William Hughes	12 fév. 1892	520 00
Warren, débarcadère, alignement	Hugh McDonald	14 août 1907	400 00

** Wm. Doré est décédé le 13 décembre 1909 et A. A. T. McKay, de l'île Georges, l'a remplacé, au salaire initial de $460, par arrêté ministériel 31 mars 1910. John Tumster, a été nommé gardien du feu de l'île Georges le 31 mars 1910.

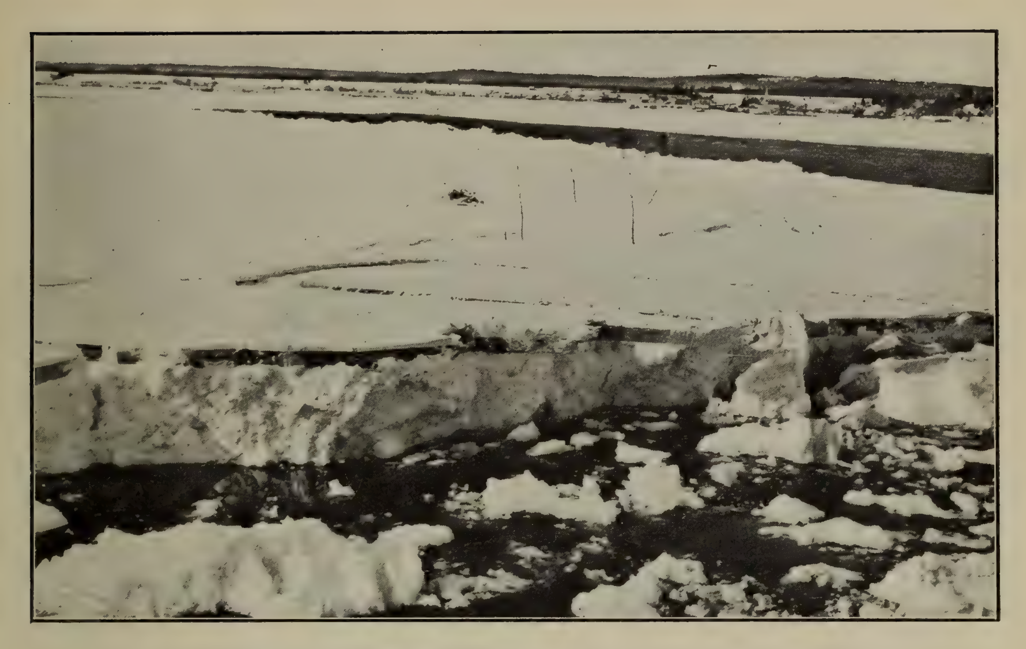
* $25 pour fonctionnement du cornet de brune.

Liste donnant les noms des stations où il y a des feux, et les noms des gardiens de phares, etc., du Dominion du Canada.

COLOMBIE-ANGLAISE.

Noms des stations.	Noms des gardiens.	Nominations.	Appointements.
			$ c.
Active-Pass	H. Georgeson	21 juil. 1884	1,170 00
Alberni	Geo. A. Patterson	6 juil. 1910	180 00
Amphitrite, Pointe	G. W. Grant	2 avril 1906	390 00
Berens, île	S. G. Harrison	4 nov. 1897	517 50
Brockton, Pointe	W. D. Jones	20 août 1890	517 50
Brotchie, récif	Thos. Sparks	1er jan. 1903	*180 00
Bare, Pointe	T. R. Stevenson		270 00
Ballenas, île	W. Betait	3 oct. 1901	1,170 00
Birnie, île	G. Rudge	2 mai 1905	390 00
Balfour	J. W. Gallup	1er jan. 1900	210 00
Cap-Beale	W. L. Thompson	16 sept. 1908	1,770 00
Carmanah, Pointe	W. P. Daikin	4 nov. 1890	1,770 00
Cap-Mudge	J. Davidson	27 juin 1898	570 00
Coffin, île	No keeper		
Crofton, feu de	R. Allan	31 mai 1907	270 00
Discovery, île	M. A. Croft	1er avril 1902	1,170 00
Dryad, Pointe	C. Carpenter	7 nov. 1899	517 50
Dock, île	Gas lights operated by agency		
Danger, récif	R. Harrap	15 avril 1903	150 00
Denman, île	J. A. McMillan	15 août 1906	570 00
Entrance, île	M. G. Clark	26 nov. 1897	1,470 00
Egg, île	Jas. Forsythe	10 juil. 1909	1,545 00
Estevan, Pointe	J. P. Jensen	— avril 1907	1,500 00
Fisgard	J. Gosse	13 oct. 1909	502 50
Fiddle, récif	D. H. McNeill	21 mars 1905	570 00
Fraser Rivière, feux et pointe Garry	A. A. Parker	1er juil. 1907	570 00
Gallows, Pointe	Western Fuel Co	— mai 1906	120 00
Green, île	Alex. Dingwell	11 fév. 1911	1,320 00
Helen, Pointe	Daniel Tom	2 mars 1910	180 00
Ivory, île	F. Reuter	2 mai 1905	1,170 00
Kyuquot, feu	A. Ellis	21 jan. 1906	390 00
Kootenay, débarcadère	C. P. R. Co		120 00
Lawyer, île	F. W. B. Elsterman	1er avril 1905	780 00
Lennard, île	R. Pollock	1er juil. 1908	1,600 00
Lucy, île	J. O. Ouellette	6 juil. 1910	817 50
Merry, île	W. T. Franklin	8 jan. 1904	570 00
Nord, Bras, feu	James Quinn	1er avril 1909	345 00
Nanaimo, port de	H. B. Shaw	12 juin 1907	330 00
Pointe-Atkinson	W. Erwin	5 oct. 1880	1,320 00
Portlock, Pointe	W. J. Gillespie	-- nov. 1905	607 50
Prospect, Pointe	Jno. Grove	7 juil. 1898	517 50
Pointer, île	Jas. Codville	26 déc. 1899	607 50
Portier, Passe	F. Allison	15 nov. 1902	570 00
Procter	G. W. Gallup	1er jan. 1900	390 00
Pilote, baie du	E. Montreuil	17 oct. 1907	570 00
Pine, île	A. B. Gurney	1er avril 1907	1,770 00
Pultney, Pointe	E. Hukkla (temporarire)	1er fév. 1907	570 00
Pachena, Pointe	W. R. Pillar	5 sept. 1907	1,600 00
Quatsino, feu	N. C. Nelson	29 jan. 1907	502 50
Race-Rocks	F. Eastwood	21 " 1891	1,770 00
Saturna, île	Jas. Georgeson	26 oct. 1889	900 00
Sand-Heads, bateau feu	M. O'Brien	1er " 1904	1,470 00
Sisters	B. Blanchard	20 fév. 1905	1,020 00
Sechelt	Gas Beacon (Pas de gardien)		
Scarlet, Pointe	Wm. Hunt	24 sept. 1908	562 50
Sechart, feu	G. Strickland	27 mars 1908	270 00
Sooke, feu	A. Codtel	15 avril 1907	210 00
Trial, île	H. O'Kell	20 août 1906	1,470 00
Victoria-Harbour	Thos. Sparks	29 jan. 1903	180 00
Walker-Rock	Gas Light (Pas de gardien)		
Yellow, île	John Doney	1er mai 1905	1,020 00
Yugerot, feu	H. T. W. Smith		480 00

* $10.00 pour actionner le signal de brume.



Champ de glace de frazil de 60 à 80 pieds d'épaisseur. Au-dessus du plan d'eau l'épaisseur de la glace photographiée n'avait que 6 pieds. Portneuf, février 1911.

Champ de glace de frazil ayant de 60 à 80 pieds d'épaisseur. Portneuf, février 1911.

21—1911—18

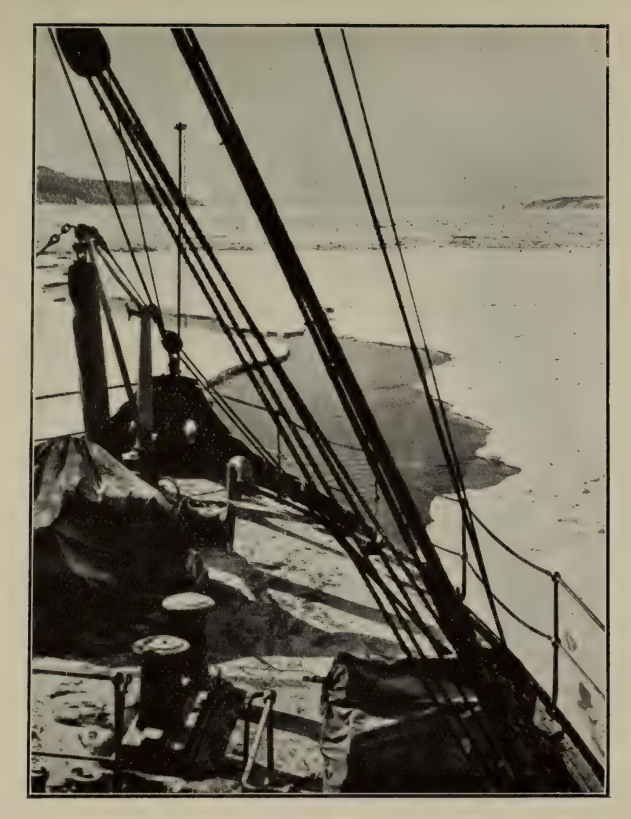


Masse de glace de frazil en train de chavirer. Portneuf, février 1911.

glace de frazı



Le " Lady Grey " et le " Montcalm " brisant la glace à port Saint-François, avril 1911.



Bâtiment brisant une masse de glace épaisse au pont de Québec, février 1911.



Le "Lady Grey" et le "Montcalm" brisant la glace du lac Saint-Pierre, mars 1911.



Le "Lady Grey" bris[illegible]t de Sorel, de la glace de trois à quatre pieds d'épaisseur, avril 1911.



Le "Lady Grey" photographié au moment où il éperronnait la glace.

Le "Montcalm" photographié immédiatement après avoir éperonné la glace.



Dérocheuse, à mouton de 20 tonnes, employée à titre d'essai dans le chenal maritime du fleuve Saint-Laurent, section du Cap-à-la-Roche. (Vue de l'arrière de ce bateau-outil, en regardant vers l'amont du fleuve).



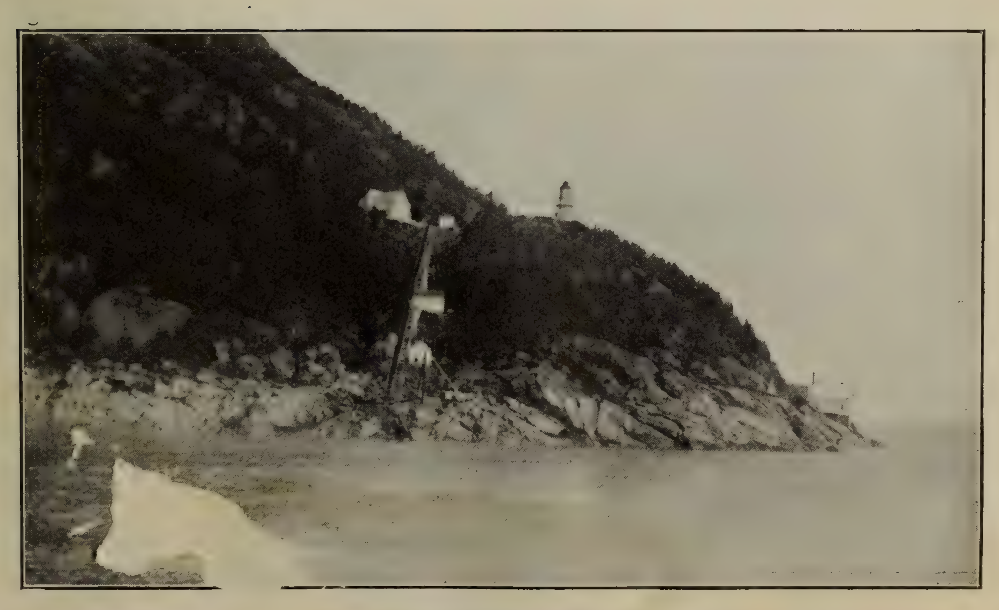
Dérocheuse, à mouton de 20 tonnes, employée à titre d'essai dans le chenal maritime du fleuve Saint-Laurent, section du Cap-à-la-Roche. (Vue latérale de la dérocheuse en regardant vers le nord).



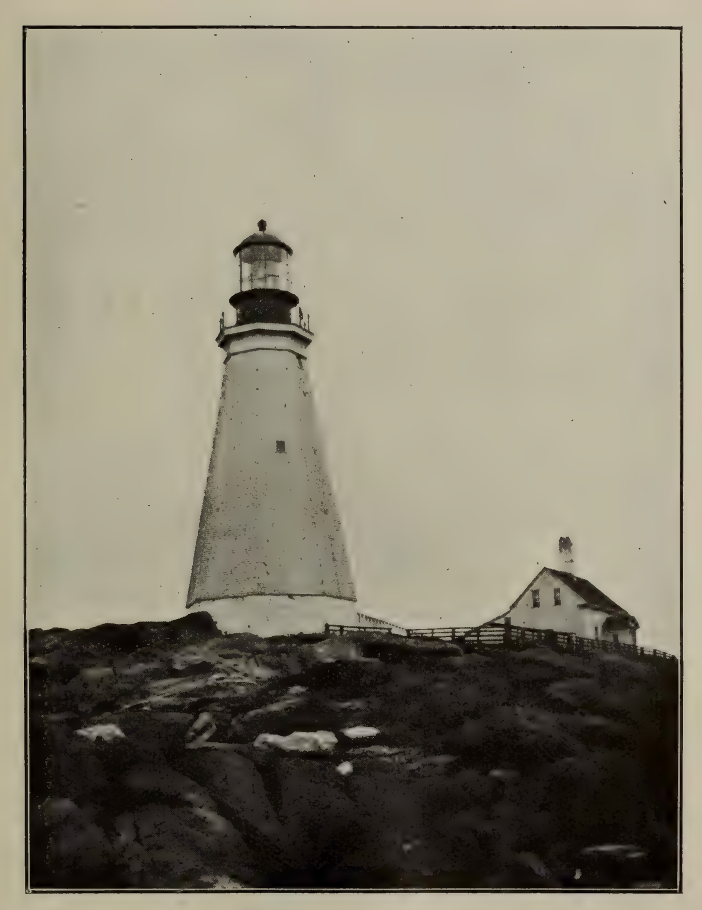
Dérocheuse, à mouton de 22 tonnes, construite par MM. Lobnitz et Cie, limitée, de Renfrew, Ecosse. Cette dérocheuse doit être employée dans le chenal maritime du fleuve Saint-Laurent, section du Cap-à-la Roche.



Phares de l'île Machias-Seal, N.-B.



Phare, Cap-Dogs, Québec.



Phare, Cap-Fourchu, N.-E.



Canot automobile de sauvetage, Banfield, C.-A.



Poste de sauvetage, Southampton, Québec.



Le vapeur de l'Etat "Stanley", dégageant des navires pris dans les glaces à Bridgewater, N.-E.



Le vapeur de l'Etat "Stanley", dégageant des navires pris dans les glaces à Bridgewater, N.-E.

